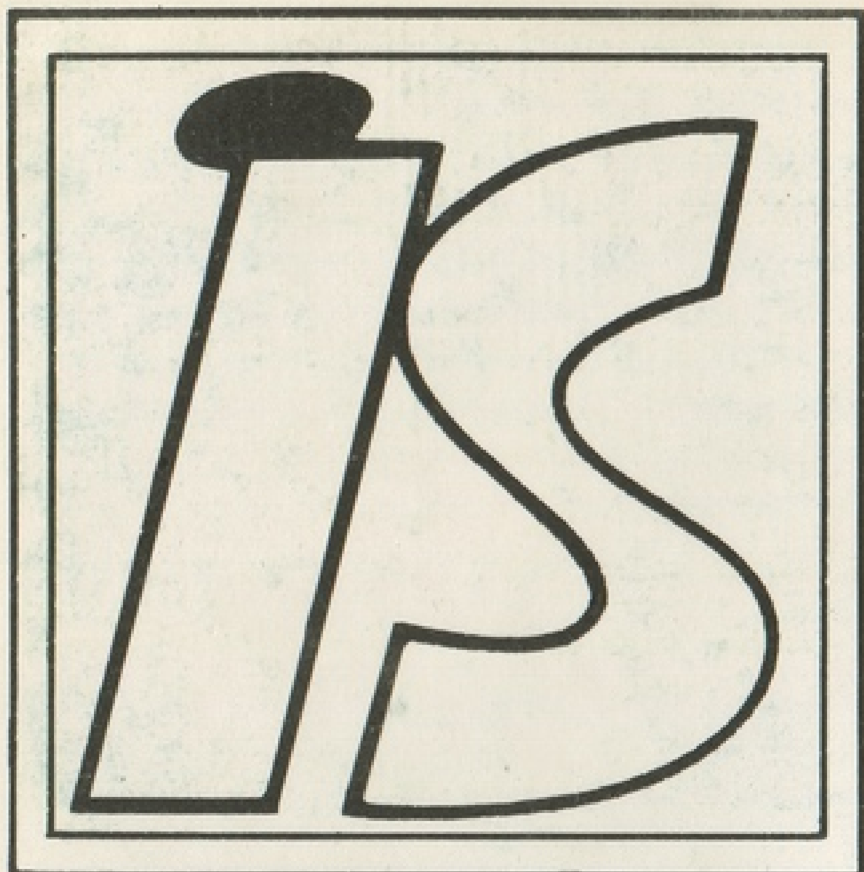


POLSKIE SAMOCHODY OSOBOWE

Wszystko, co ciekawe
w Ilustracjach Samoprzylepnych,
do kolekcjonowania
w specjalnie
opracowanych zeszytach.



* HISTORIA UBIORU
* POLSKA BROŃ PANCERNA
* JACHTY ŻAGLOWE
* PODBÓJ GŁĘBIN
* DRUGA WOJNA ŚWIATOWA /w trzech zeszytach/
* PTAKI EGZOTYCZNE
* POLSKIE SAMOCHODY OSOBOWE

INNE W PRZYGOTOWANIU

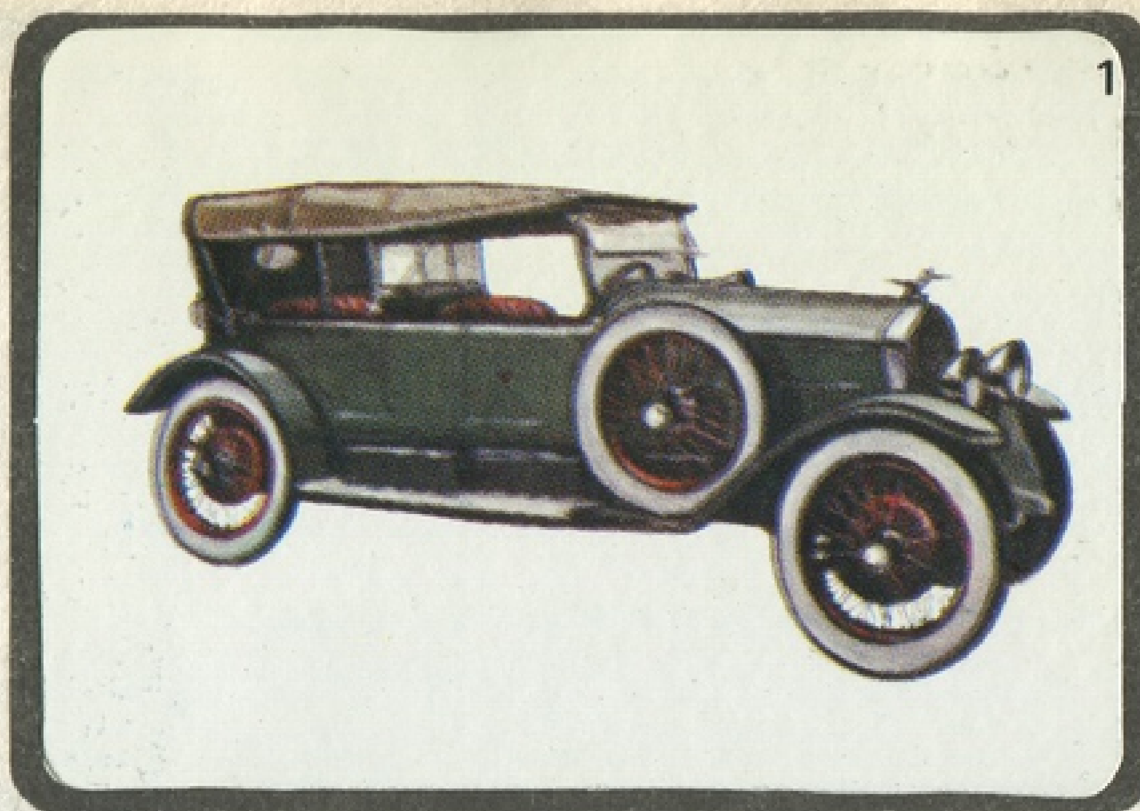
KAW
KRAJOWA
AGENCJA
WYDAWNICZA

ALBUM DLA KOLEKCJONERÓW

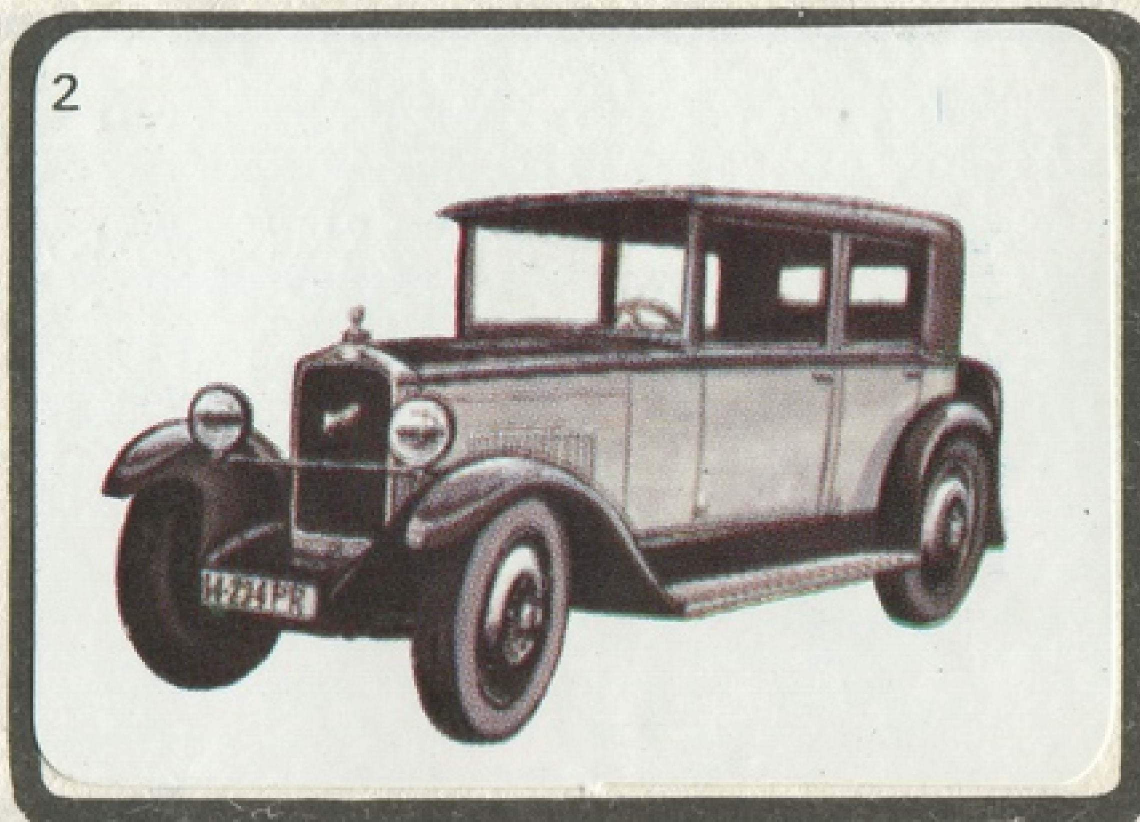
Autor tekstu: Aleksander Marian Rostocki
Ilustracje samoprzylepne: Bohdan Wróblewski
Oprac. graficzne: Bożena Ciesielska-Leszczyńska
Redaktor serii: Adam Kołodziejczyk

Skład:
RSW „PKR" Zakłady Wklęsłodrukowe
Warszawa, ul. Okopowa
Druk i oprawa:
RSW „Prasa-Książka-Ruch"
PZG Kielce z. 148/83
100.000 + 360 egz. M-40
ISBN 83-03-00196-5.

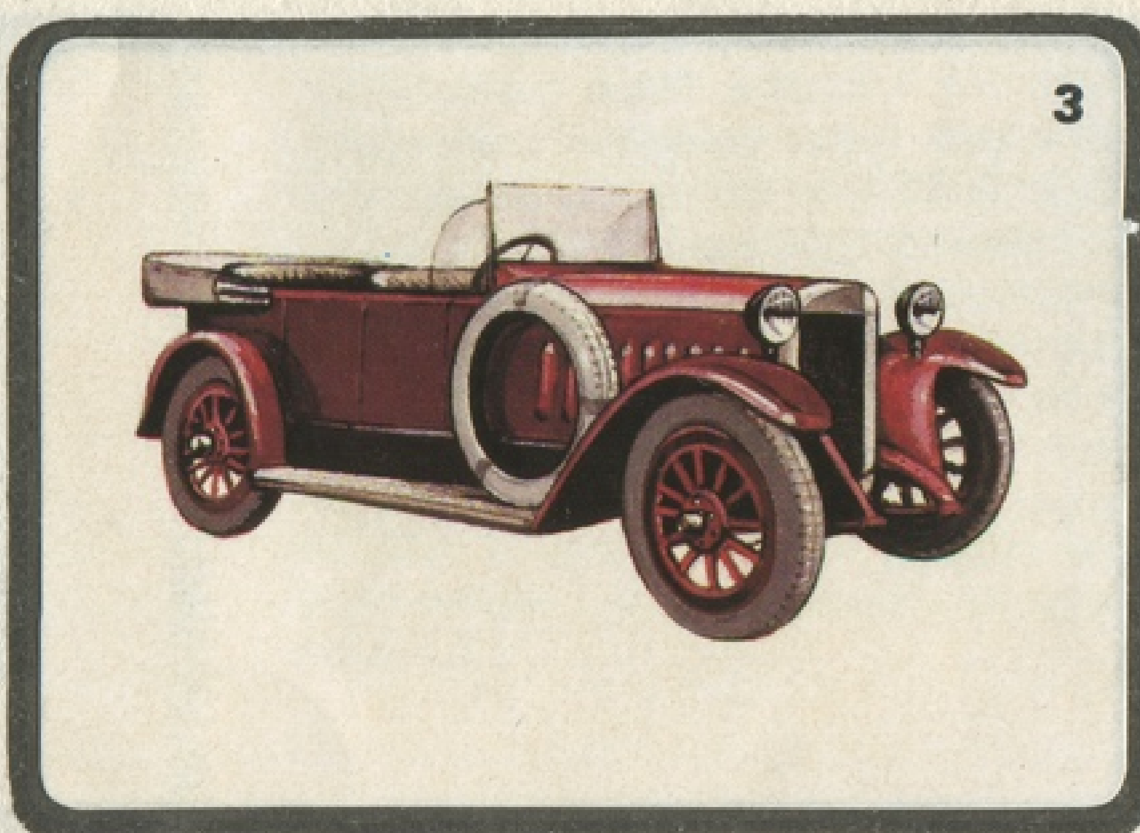
1924 r.
RALF-STETYSZ. Stefan Tyszkiewicz założył w Paryżu w 1924 r. mały zakład produkcyjno-doświadczalny, w którym zbudował prototyp samochodu osobowego własnej konstrukcji. Prototyp był wyposażony w silnik amerykański firmy Continental, podwozie natomiast posiadał oryginalne z wieloma pomysłowymi, nowatorskimi rozwiązaniami technicznymi.

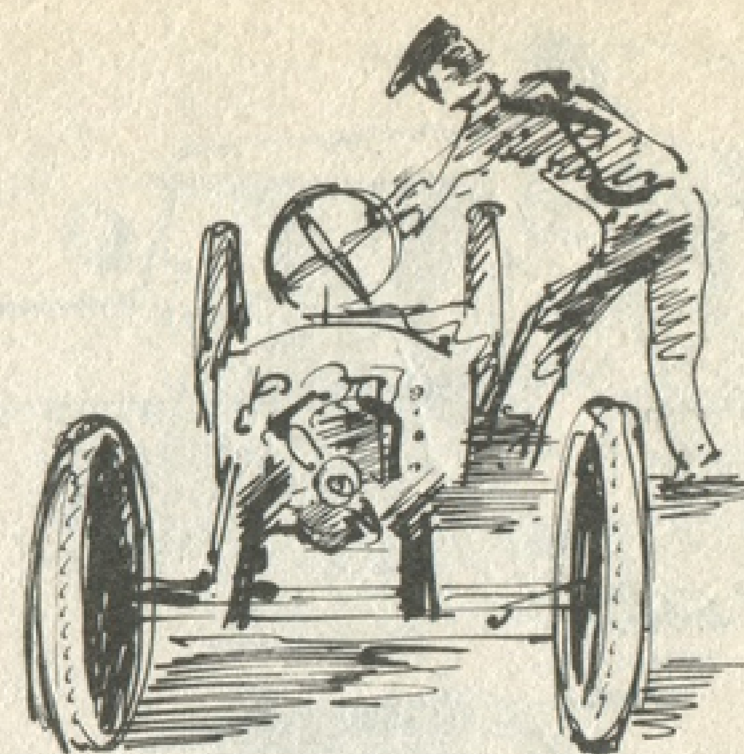


1928 r.
RALF-STETYSZ. Po przeniesieniu się z Paryża do Warszawy Stefan Tyszkiewicz uruchomił produkcję samochodów *Ralf-Stetysz* w fabryce Rudzkiego. Były przewidziane dwa modele do sprzedaży: z silnikiem 4-cylindrowym o pojemności 1500 cm^3 i z silnikiem 6-cylindrowym o pojemności 2760 cm^3. Oba modele były wystawione na MTP i brały udział w rajdach.



1924 r.
POLONIA. M. Karpowski zbudował prototyp 6-osobowego samochodu, który zademonstrował w roku 1924. Samochód ten był wyposażony w silnik 6-cylindrowy o mocy 45 KM. W pojeździe szereg elementów było pochodzenia zagranicznego, jednakże całość stanowiła koncepcję oryginalną, a wiele rozwiązań konstrukcyjnych było nieznanych dotychczas.





Rok 1769. We Francji Mikołaj Józef Cugnot buduje pierwszy na świecie samojezdny pojazd. Za przykładem Cugnota technicy, wynalazcy i fantaści zaczynają pracować nad udoskonaleniem maszyny parowej i wehikułów poruszanych tą maszyną.

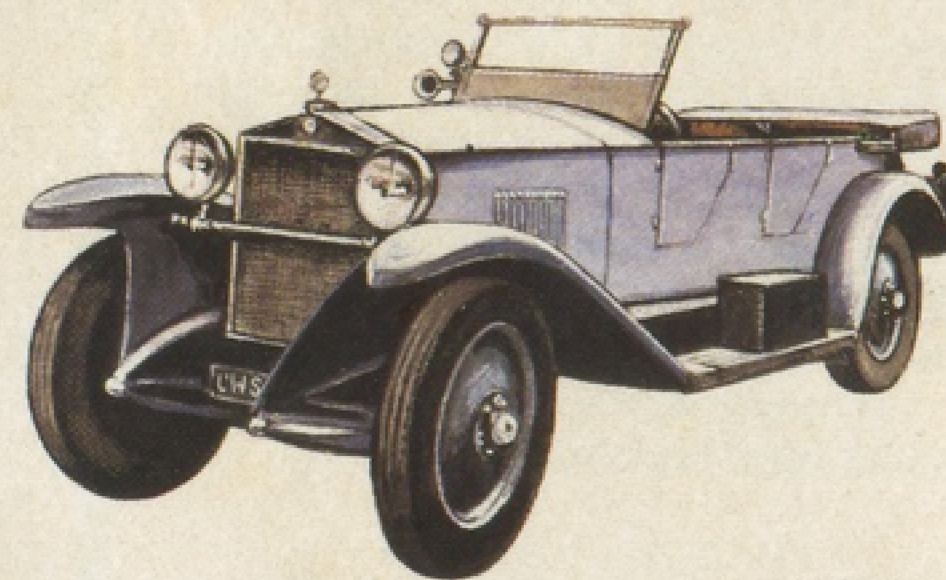
W Polsce są to czasy nadzwyczaj burzliwe. Prawie nikogo nie interesuje technika. Mamy kłopoty polityczne i gospodarcze. Na rok przed zbudowaniem pojazdu Cugnota zostaje zawiązana konfederacja barska, gdy genialny Francuz buduje swój drugi, udoskonalony prototyp, następuje rozbiór Polski (1772 r.). Nikt nie ma czasu zajmować się nowinkami technicznymi. Cały naród dyskutuje o konstytucji, która zostaje uchwalona 3 maja 1791 r.,



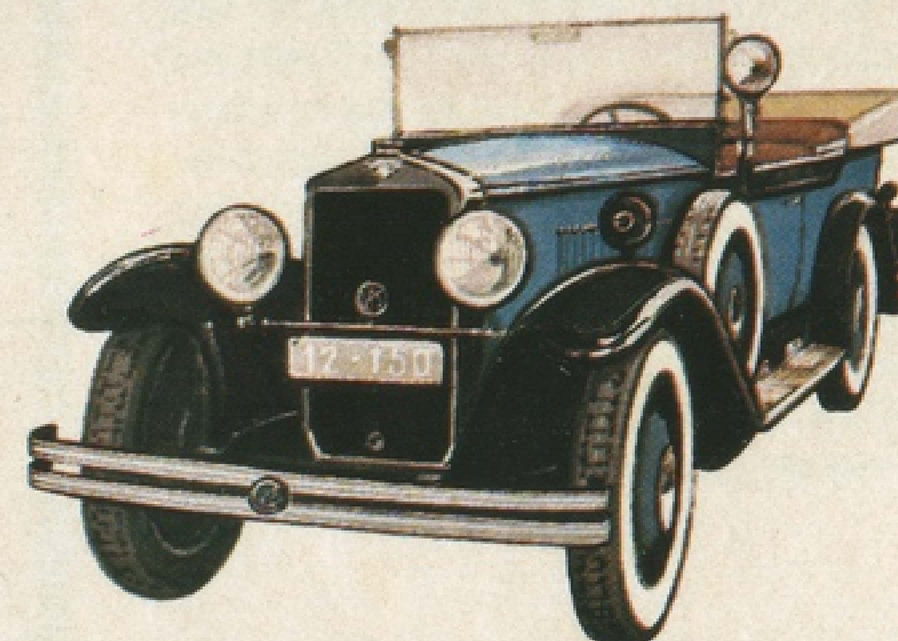
później przychodzi drugi rozbiór Polski (1793 r.), wybucha powstanie kościuszkowskie (1794 r.) i wreszcie trzeci rozbiór Polski (1795 r.). Kraj nasz pogrąża się w niewoli na przeszło 120 lat. Trudno było w tym okresie Polakom podejmować techniczną inicjatywę twórczą.

Tymczasem na całym świecie dokonują się wielkie rzeczy w dziedzinie postępu technicznego. W pierwszej połowie XIX wieku w Wielkiej Brytanii rozwija się komunikacja drogowa dzięki zastosowaniu dyliżansów parowych. W Ameryce, we Francji, w Niemczech pracują technicy nad zbudowaniem nowego silnika, który umożliwiłby poruszanie się lek-

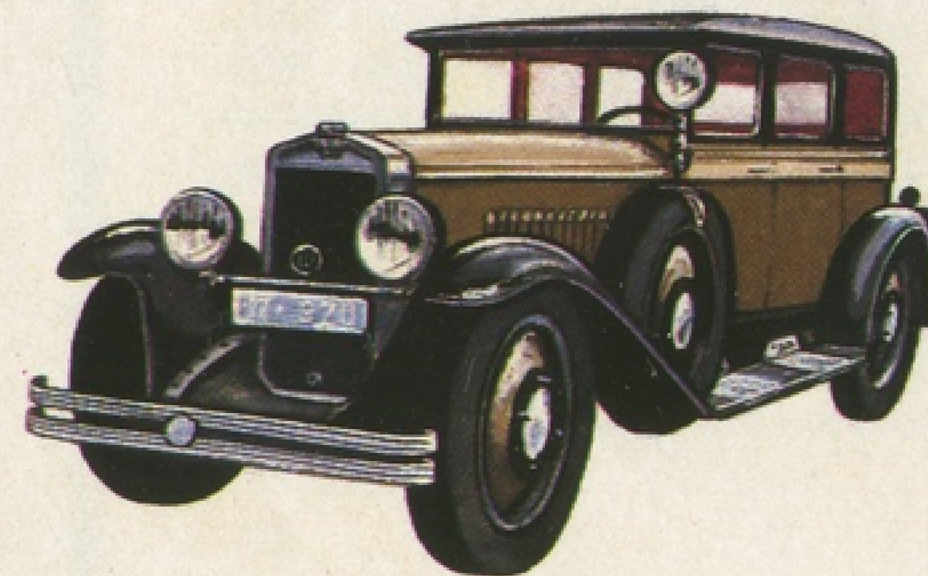
1925 r.
CWS T-1. W Centralnych Warsztatach Samochodowych w latach 1922–1924 opracowano konstrukcję samochodu całkowicie polskiego. W roku 1924 wypróbowano silnik zamontowany w podwozie samochodu importowanego. W roku 1925 został zbudowany prototyp już z własnym podwoziem i nadwoziem.

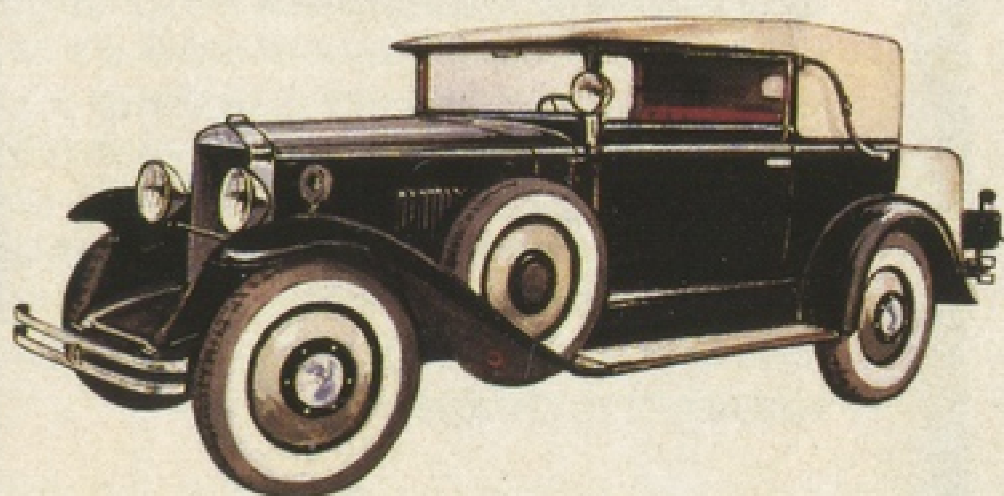


1926 r.
CWS T-1-torpedo. Samochody *CWS* model *T-1* były wyposażone w silnik 4-cylindrowy o średnicy cylindra 90 mm i skoku tłoka 120 mm. Pojemność skokowa wynosiła 3 l. Moc przy 3000 obr./min. 61 KM. Kadłub silnika był aluminiowy z wstawionymi tulejami cylindrowymi mokrymi. Podstawowym modelem nadwozia było torpedo, to znaczy nadwozie otwarte ze składaną brezentową budą.

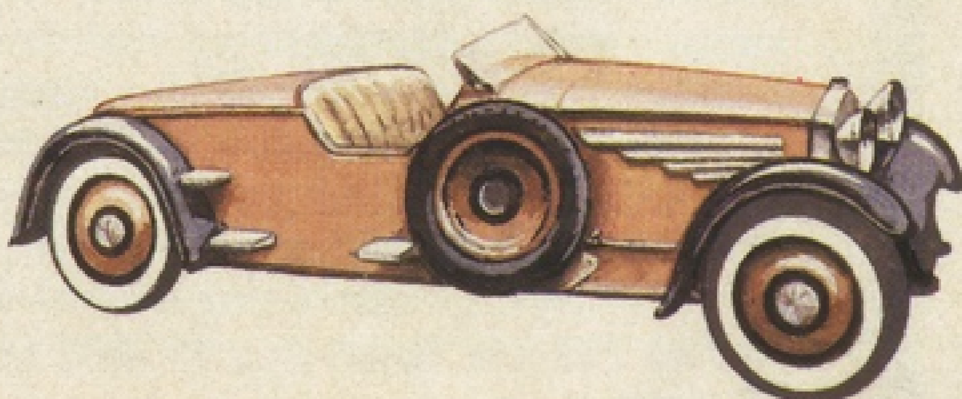


1928 r.
CWS T-1 – kareta. Poza nadwoziem otwartym typu torpedo budowano także *CWS-y* z karoserią zamkniętą 7-osobową, typu kareta. Wymiary podwozia samochodu *CWS* były następujące: rozstaw osi 3,4 m, rozstaw kół 1,4 m. Ciężar całkowity podwozia wynosił 1150 kg. Stosowano ogumienie o wymiarach 860 x 160, lub typu Bibenum 16 x 50.

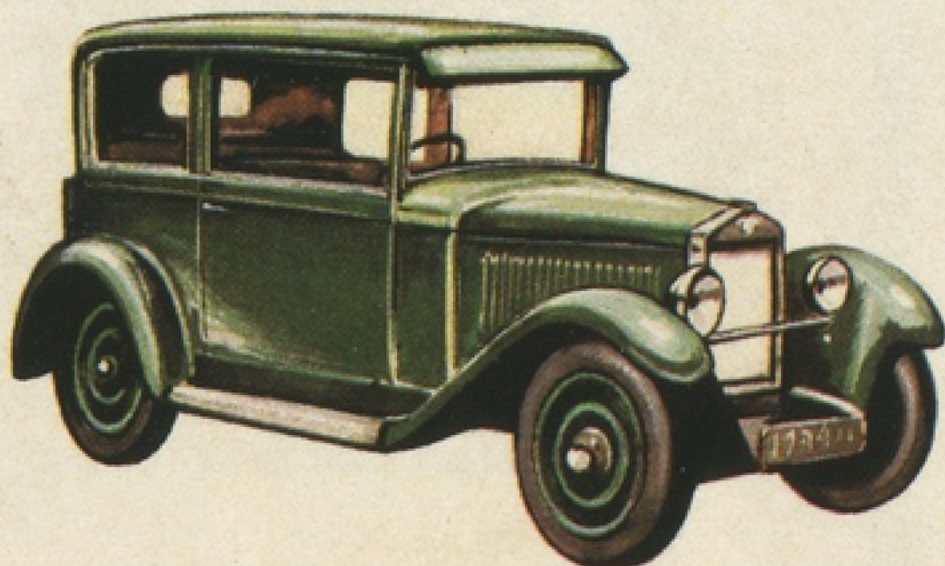



7

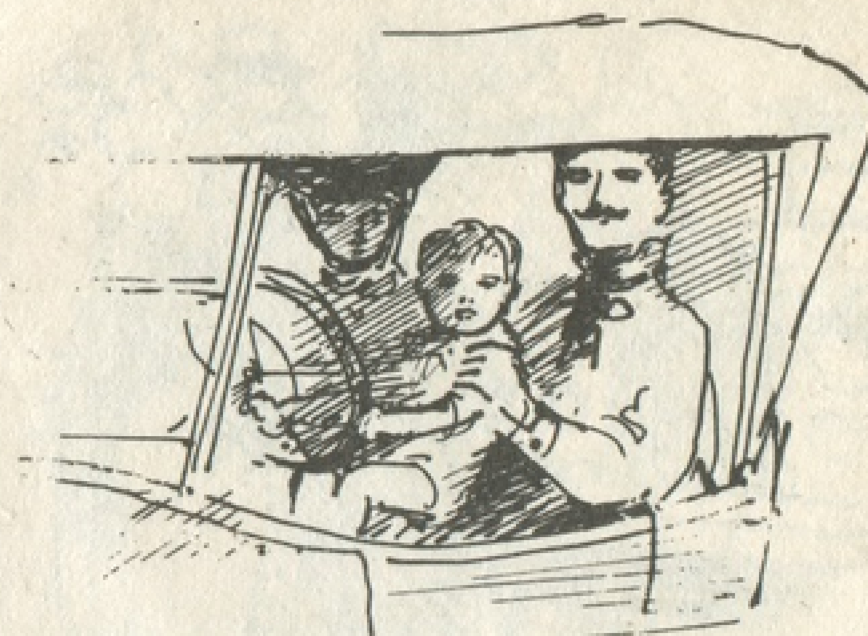
1928 r.
CWS T-1 – kabriolet. Samochody *CWS* były produkowane w latach 1926–1931. Ostatnia partia, 60 gotowych samochodów, opuściła fabrykę w 1931 roku. W sumie zostało zbudowanych około 800 szt. samochodów osobowych. Pokazany na ilustracji *CWS* z nadwoziem 2-drzwiowym typu kabriolet został wyróżniony na konkursie elegancji samochodów w 1930 roku.


8

1929 r.
CWS T-8. W roku 1929 został zbudowany prototyp nowego modelu samochodu *CWS* według konstrukcji inż. Tańskiego. Był to samochód o charakterze sportowym, wyposażony w silnik 8-cylindrowy o pojemności 3 litry. Samochód jednak nie był produkowany seryjnie, a prototyp przekazano w roku 1933 do Muzeum Przemysłu i Techniki w Warszawie.


9

1929 r.
CWS T-4. Równocześnie z modelem 8-cylindrowym *T-8* został wykonany prototyp małego samochodu *T-4* z nadwoziem zamkniętym 2-drzwiowym. Silnik w tym wozie stanowił jak gdyby połowę 8-cylindrowego i był 4-cylindrowy. Po prostu wał korbowy w tym większym był łączony z dwóch wałów typu 4-cylindrowego. Silnik miał pojemność 1,5 l.



kich pojazdów z większą szybkością.

W latach sześćdziesiątych i siedemdziesiątych ubiegłego stulecia kilku utalentowanych wynalazców we Francji i w Niemczech konstruuje sprawne silniki spalinowe. Rozwija się produkcja silników przemysłowych skonstruowanych przez Augusta Otto. Silniki są eksportowane do różnych krajów, gdzie mają szerokie zastosowanie. Trafiają również i do przemysłu rozwijającego się na naszych ziemiach.

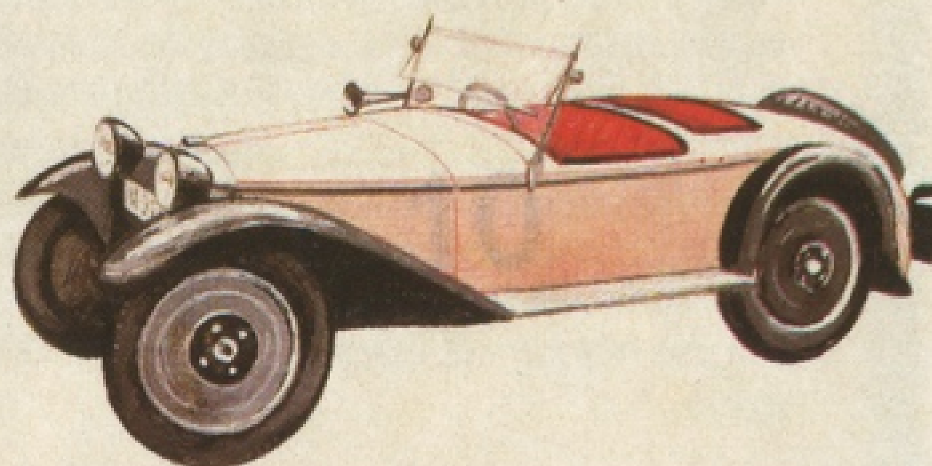
W roku 1885 zostaje założona pierwsza fabryka silników spalinowych w Warszawie. Była to fabryka R. Machczyńskiego. Produkowała początkowo silniki gazowe, a później naftowe i na olej napędowy. W roku 1897 fabryka budowała 12 typów silników. Były to wszystko silniki stacjonarne, używa-



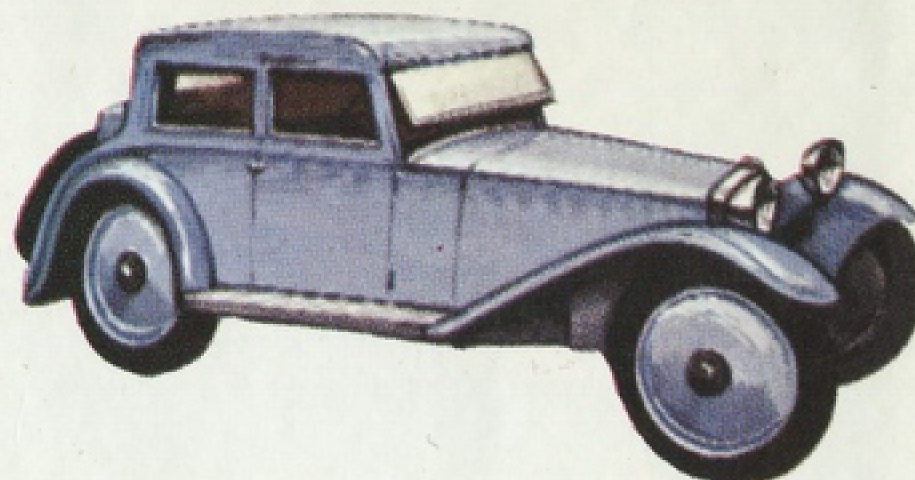
ne wyłącznie do celów przemysłowych (elektrownie, młyny itp.).

W roku 1903 powstała w Warszawie następna fabryka silników spalinowych należąca do Towarzystwa Udziałowego Specjalnej Fabryki Armatur i Motorów „Ursus". Warsztaty tego Towarzystwa rozwinęły produkcję dwusuwowych silników spalinowych na olej napędowy o mocy 50 KM i o zapłonie z gruszy żeliwnej. Silniki były eksportowane na teren Cesarstwa Rosyjskiego i w dużym stopniu zaspokajały lokalne potrzeby tzw. Królestwa Polskiego.

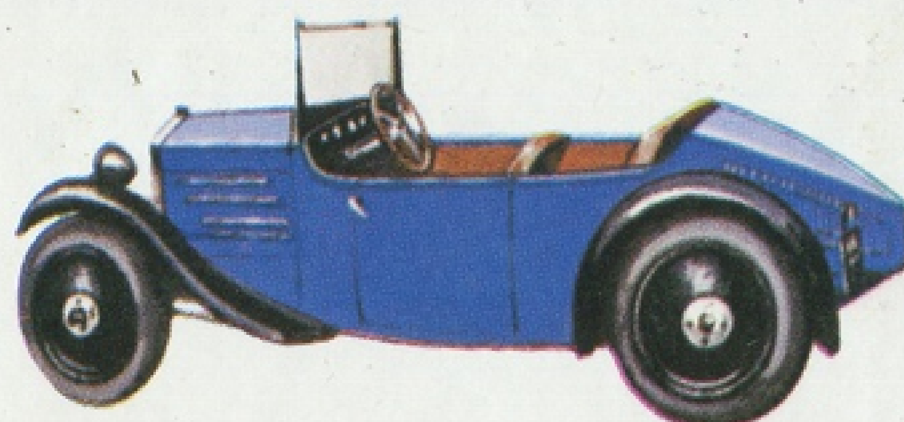
W ślad za „Ursusem" powstało na terenie Polski szereg zakładów produkujących silniki spalinowe, jak np.: w 1904 r. Towarzystwo



1927 r.
WM – torpedo. *WM* to inicjały konstruktora inż. Władysława Mrajskiego, który w 1927 roku skonstruował mały samochód popularny i zbudował jego prototyp. Samochód ten był przeznaczony dla dwóch osób z tym, że miał trzecie siedzenie dla dwojga dzieci lub niewielkiej trzeciej osoby. Był to samochód bardzo oszczędny i o nowoczesnym rozwiązaniu.

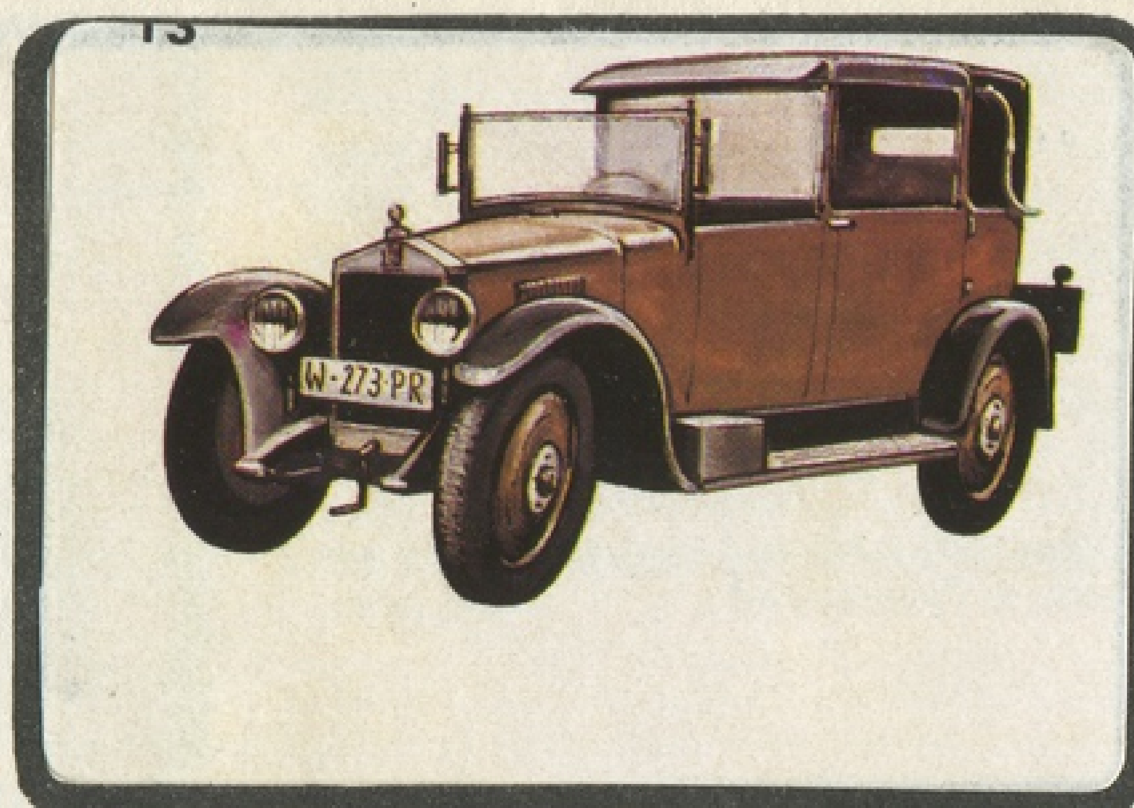


1927 r.
WM – kareta. Drugi prototyp zbudowany przez inż. Mrajskiego miał nadwozie zamknięte 2-drzwiowe. Oba wozy były wyposażone w silnik 2-cylindrowy, 4-suwowy o układzie przeciwbieżnym (boxer), chłodzony powietrzem za pomocą wentylatora umieszczonego bezpośrednio na wale korbowym. Pojemność silnika wynosiła 733 cm^3 (średnica 72 mm, skok 90 mm).

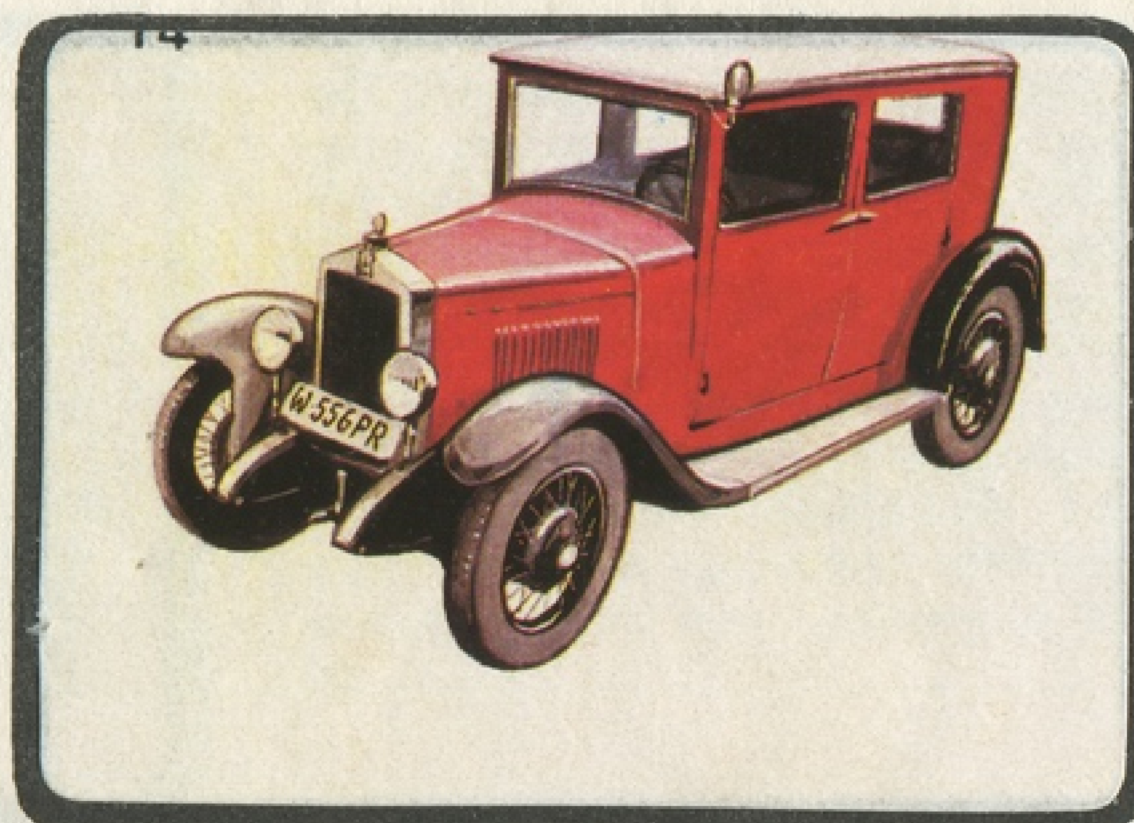


1924–1927 r.
IRADAM. Inż. Gluck-Głuchowski zbudował w latach 1924–1927 trzy prototypy mikrosamochodów swojej własnej oryginalnej konstrukcji. Samochód nazwał *Iradam,* łącząc imię żony (Irena) i swoje (Adam). Był to wóz 3-osobowy i miał przeniesienie napędu na tylne koła przy pomocy własnego pomysłu giętkich wałków. Silnik (importowany, w każdym z 3 prototypów inny) był umieszczony z tyłu.

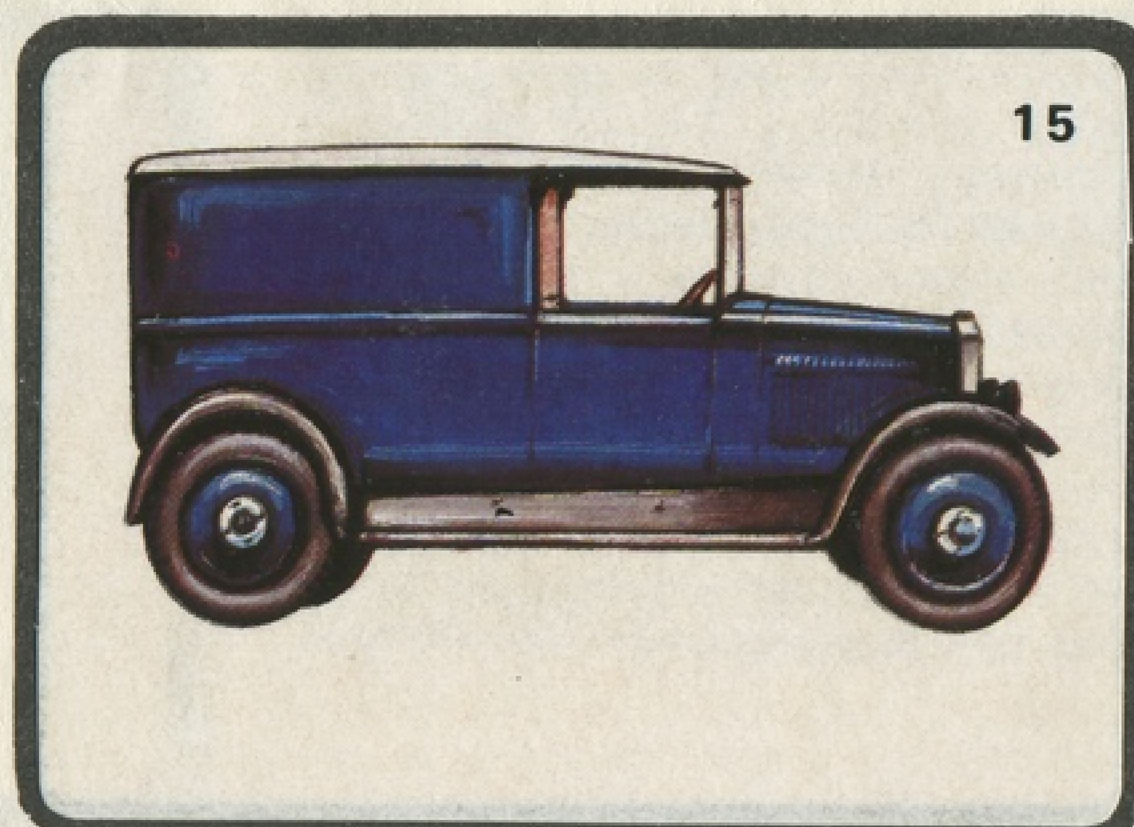
1928–1930 r.
AS S-1. – taxi. Samochody *AS* były konstruowane przez inż. Aleksandra Libermana i produkowane w Warszawie. Budowano dwa podstawowe modele podwoziowe. Jeden, oznaczony jako *S-1*, był głównie przeznaczony na taksówki i wyposażony w silnik importowany firmy Chapus-Dornier, 4-cylindrowy, dolnozaworowy, o pojemności 990 cm^3 i o mocy 17 KM.



1928–1930 r.
AS S-2 – torpedo. Drugi model samochodu *AS S-2*, był wyposażony w mocniejszy silnik, również importowany, francuskiej firmy CIME, 4-cylindrowy, górnozaworowy o pojemności 1203 cm^3 i mocy 24 KM. Podwozia *S-2* były stosowane do taksówek i samochodów turystycznych (na ilustracji). Nadwozie wykonywała głównie firma B-cia Węgrzeccy w Jędrzejowie.



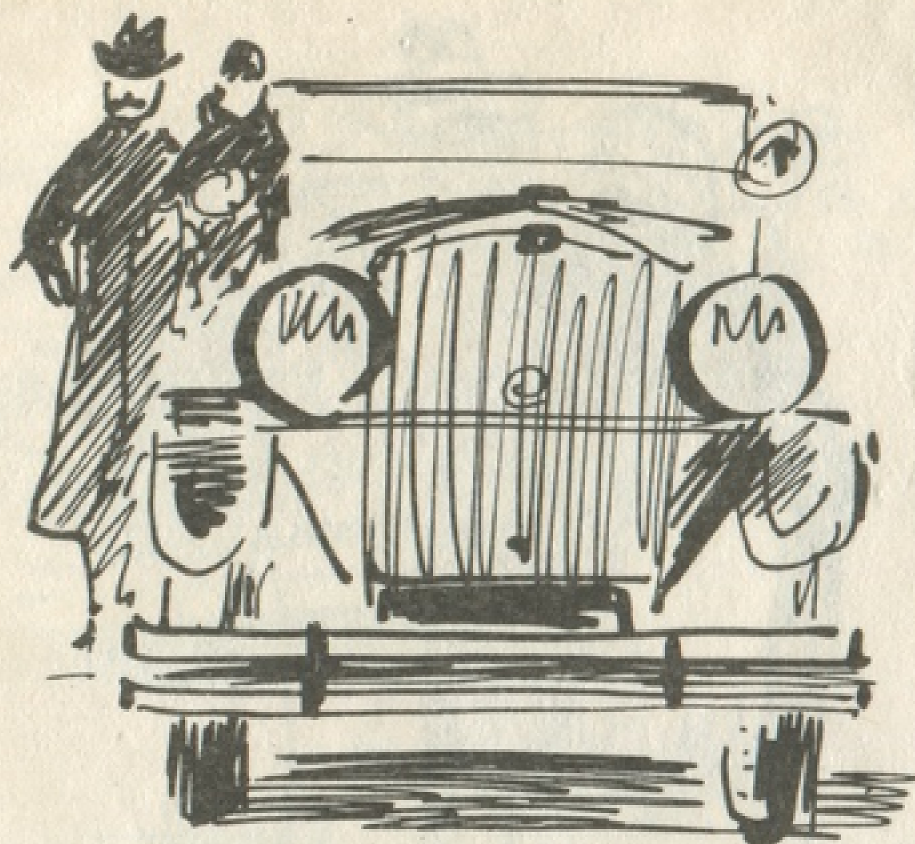
1928–1930 r.
AS – furgon. Poza samochodami osobowymi fabryka *AS* oferowała również samochody towarowe, które mogły być wykonane, zarówno na podwoziu *S-1*, jak i *S-2*. Ogółem w latach 1928–1930 Towarzystwo Budowy Samochodów AS wyprodukowało około 200 sztuk różnych pojazdów, z których większość pełniła funkcję taksówek w Warszawie.





Fabryki Motorów „Perkun" w Warszawie, w tym samym roku w Łodzi fabryka H. Wagnera; w 1910 r. w Krakowie Zakłady Spółki Akcyjnej Babcoc, Wilcox, Zieleniewski przystąpiły do produkcji silników.

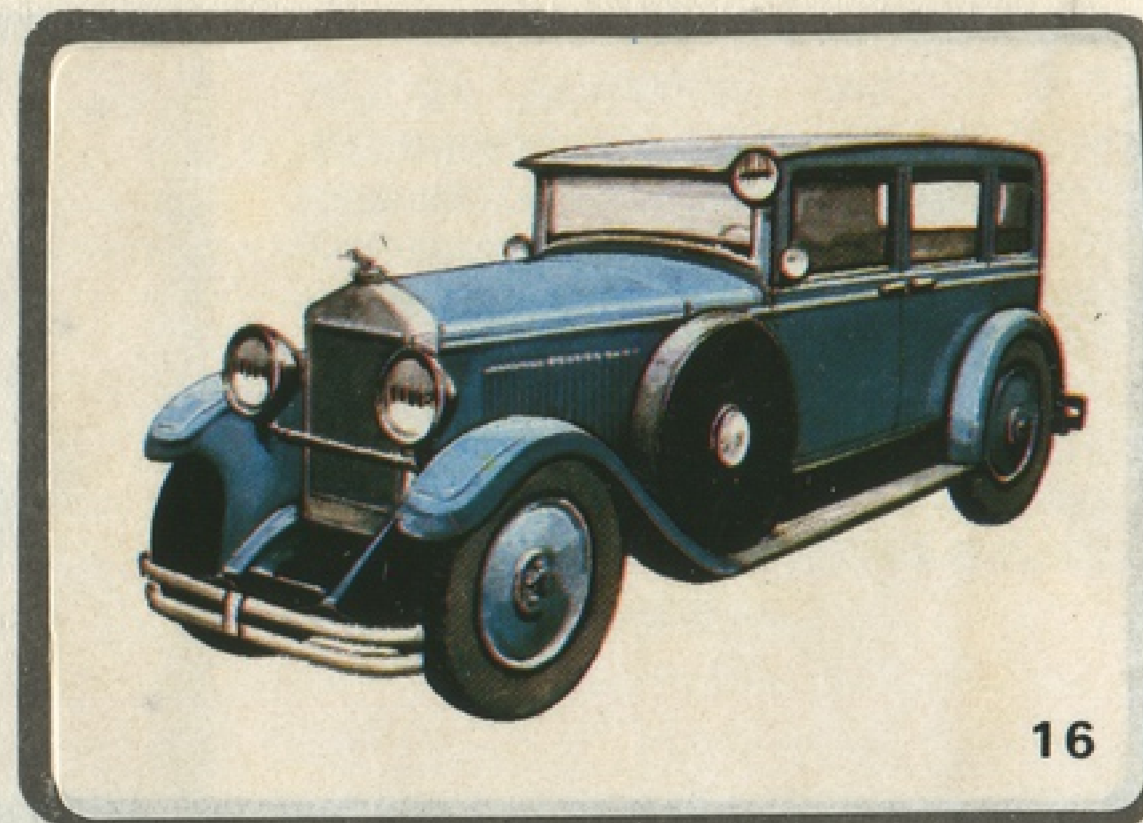
W roku 1913 łączna produkcja pięciu większych fabryk znajdujących się na ziemiach polskich wynosiła około dziesięciu tysięcy koni mechanicznych.



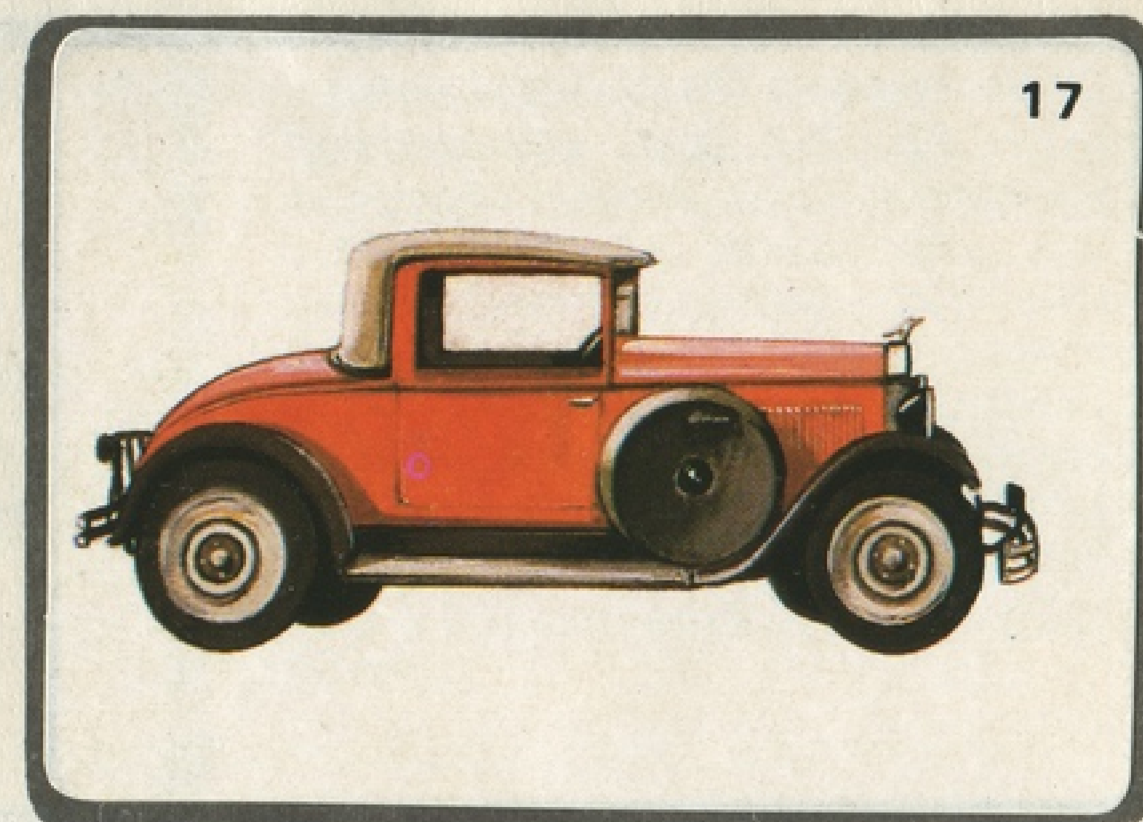
Mimo tej rozwiniętej, jak na owe czasy, produkcji silników spalinowych, nie są znane przypadki dokonywania u nas prób budowy samojezdnych pojazdów, wyposażonych w takie silniki, ani na przełomie XIX i XX wieku, ani też w pierwszym dziesięcioleciu obecnego stulecia.

W roku 1875 w Wiedniu Siegfried Marcus dokonał przejażdżki pojazdem swojej konstrukcji zaopatrzonym w silnik spalinowy. Wiadomość o tym szybko dochodzi do Krakowa wzbudzając wielkie zainteresowanie wśród polskich techników. Jeszcze większe wrażenie wywołuje informacja o zbudowaniu pojazdów motorowych przez Daimlera i Benza w latach 1885–1886. Polskie gazety

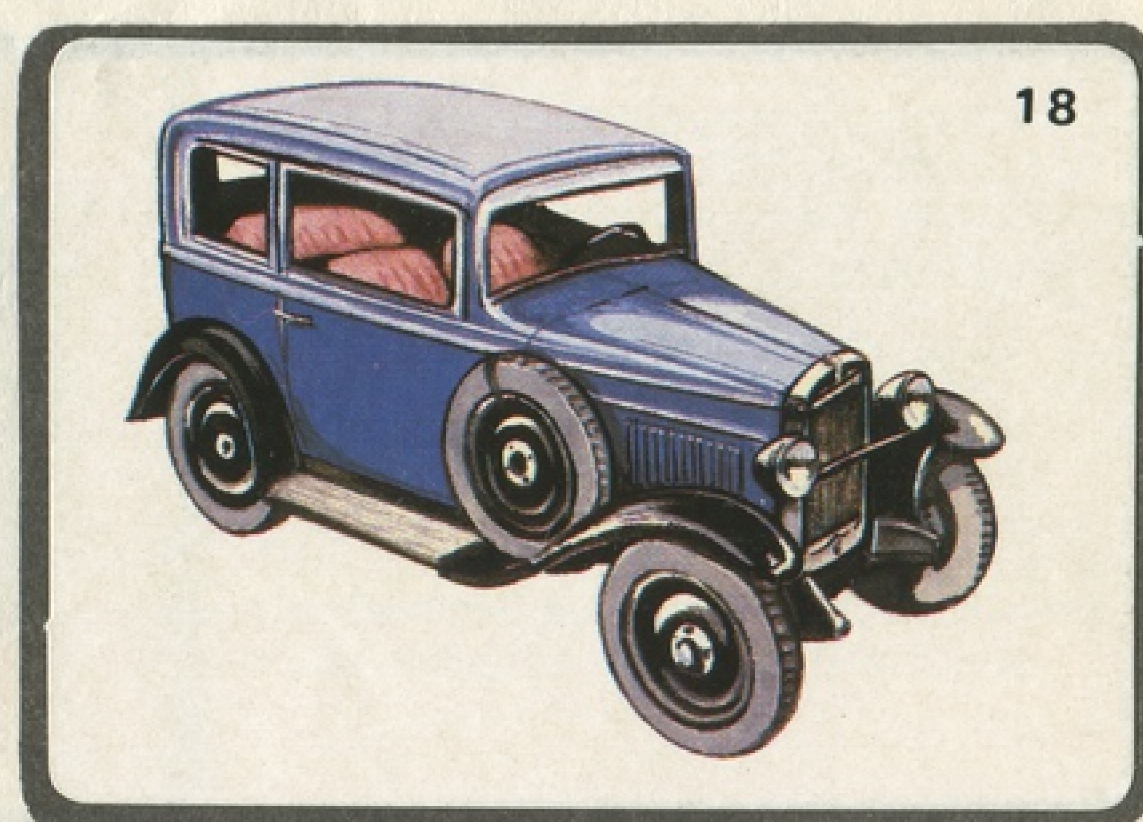
1930 r.
OŚWIĘCIM-PRAGA – kareta. W roku 1929 została utworzona spółka akcyjna pod nazwą Zjednoczone Fabryki Maszyn i Samochodów w Oświęcimiu. Firma ta nawiązała kontakty handlowe ze znaną czeską fabryką samochodów Praga i od roku 1930 rozpoczęła montaż samochodów pod nazwą *Oświęcim-Praga.* Importowane były tylko podwozia, nadwozia wykonywały zakłady w Oświęcimiu.

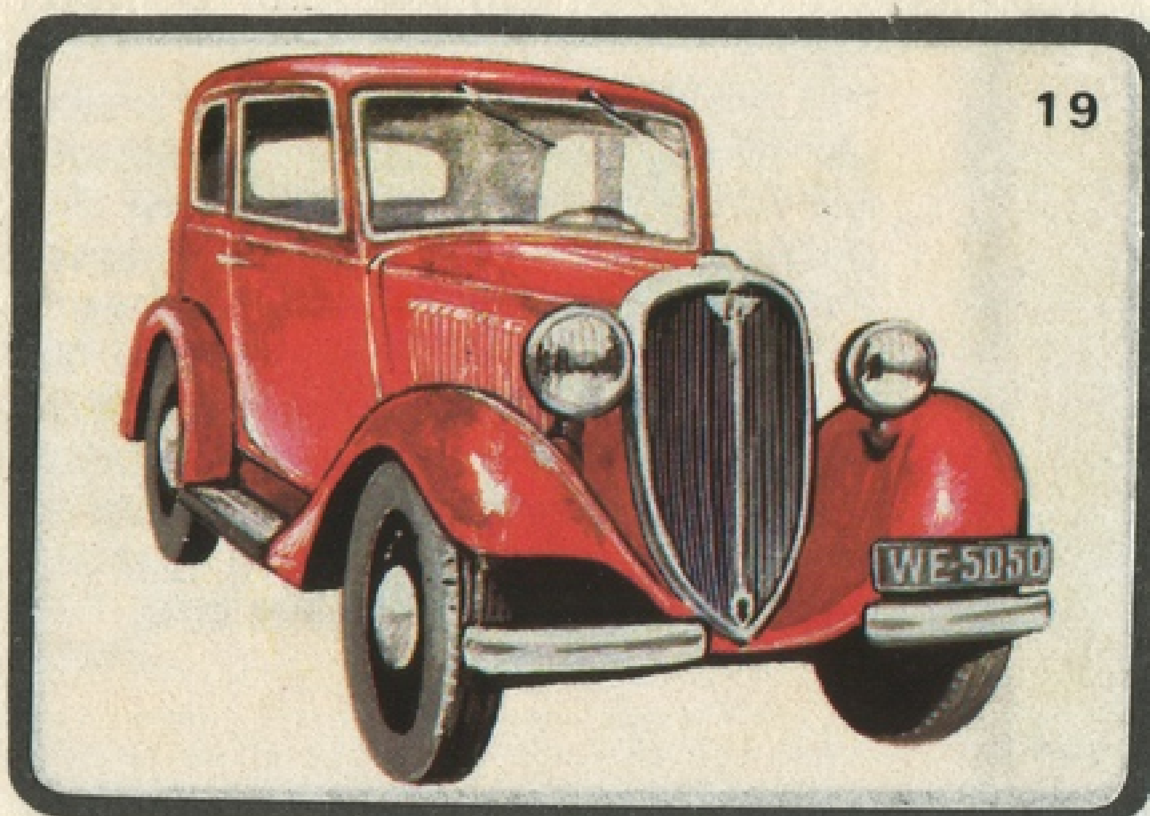


1932 r.
OŚWIĘCIM-PRAGA – kabriolet. Samochody *Oświęcim-Praga* były oferowane w bardzo szerokim asortymencie. Firma Oświęcim-Praga dostarczała wóz na życzenie klienta z silnikiem 4, 6 lub 8-cylindrowym i z nadwoziem wykonywanym indywidualnie według zamówienia nabywcy. Ogółem sprzedano około 300 samochodów.

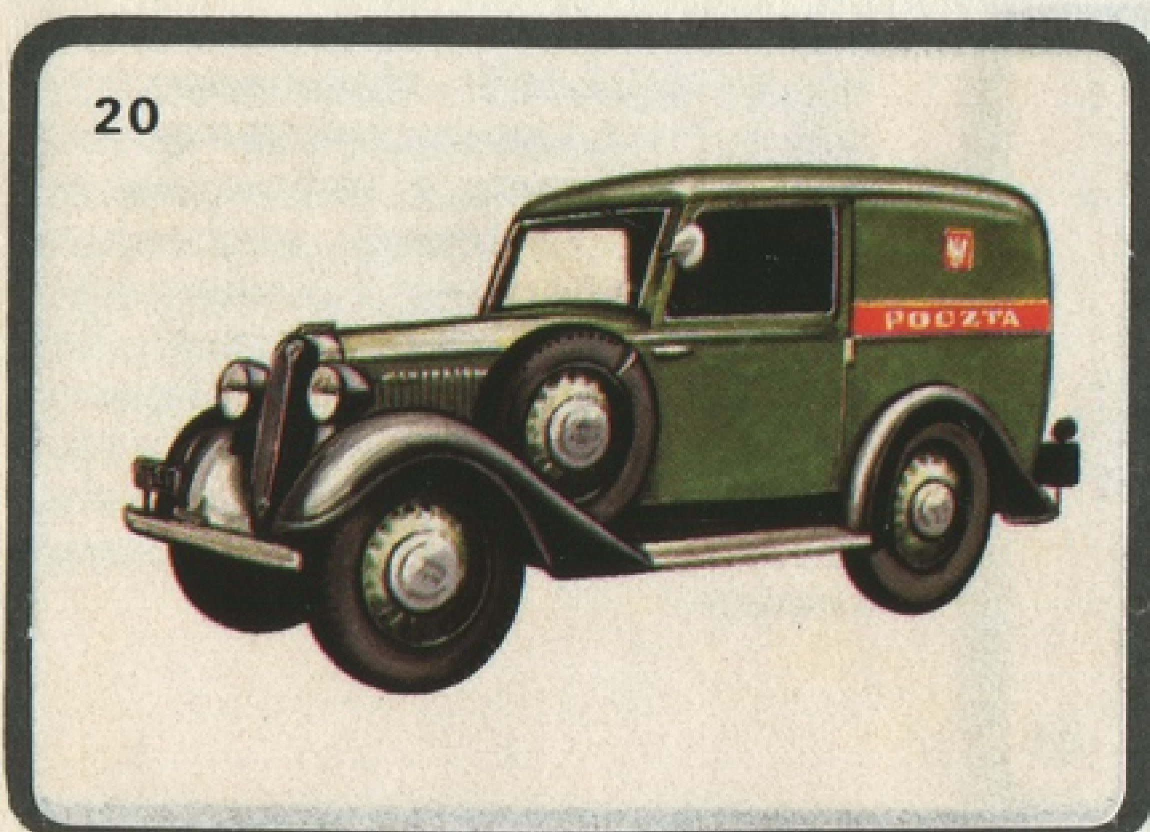


1932 r.
POLSKI FIAT 508/I. W 1932 roku została podpisana umowa licencyjna pomiędzy Państwowymi Zakładami Inżynierii a włoską firmą FIAT. Zgodnie z tą umową mieliśmy produkować samochody osbowe i ciężarowe według dokumentacji włoskiej. Po podpisaniu umowy PZInż. rozpoczęły montaż samochodu *Polski Fiat 508/I* z części importowanych. Samochód ten był pierwowzorem modelu, który miał być produkowany.

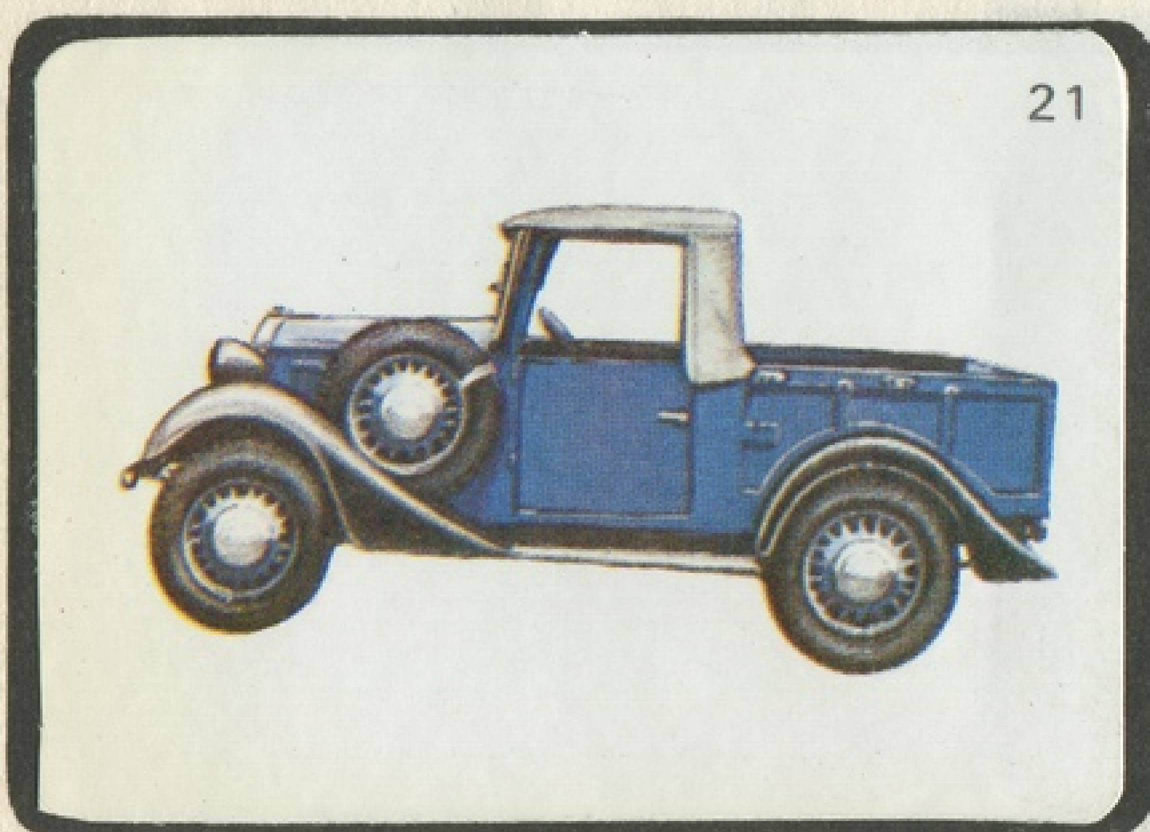




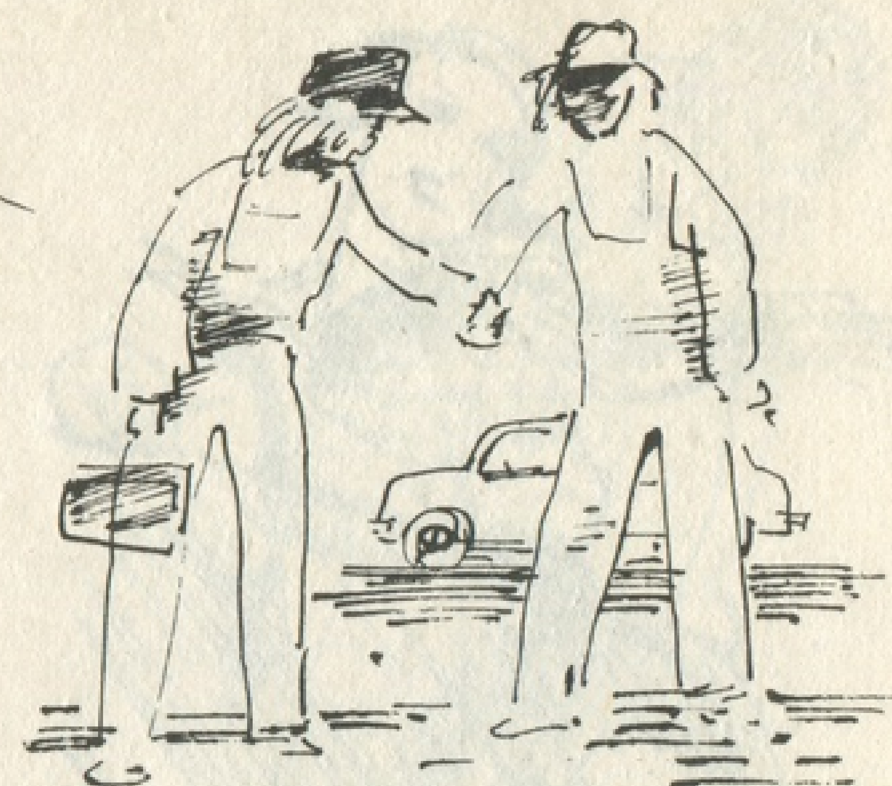
1934 r.
POLSKI FIAT 508/III. W roku 1934 rozpoczęto montaż samochodów *Polski Fiat model 508/III;* był to wówczas bardzo nowoczesny samochód, oszczędny w eksploatacji, popularny i stosunkowo tani. Samochód ten miał silnik 4-cylindrowy, 4-suwowy o pojemności 995 cm^3 i mocy 24 KM przy 3600 obr./min. Rozwijał szybkość 85 km/h, zużycie paliwa wynosiło około 8 l/100 km.



1936 r.
POLSKI FIAT 508 – furgon. Na podwoziach *Polskiego Fiata 508* były również budowane nadwozia typu furgon do przewozu ładunków. Między innymi z takich pojazdów korzystała poczta. Szkielet nadwozia był drewniany, na zewnątrz pokryty blachą. Wymiary wnętrza części ładunkowej przedstawiały się następująco: długość 1320 mm, szerokość 1240 mm, wysokość 1050 mm. Ładowność 300 kg.



1937 r.
POLSKI FIAT 508 – półciężarówka. Obecnie tego typu nadwozie nazywa się popularnie pick-up. Było ono budowane na podwoziu *Polskiego Fiata 508* dla potrzeb handlowych. Tego typu pojazdów nie wyprodukowano zbyt wiele; w roku 1937 – 100 sztuk, w 1938 r. – 200, a w 1939 zamierzano wypuścić 300 sztuk. Były to wozy zwrotne i bardzo przydatne jako małe pojazdy ciężarowe.



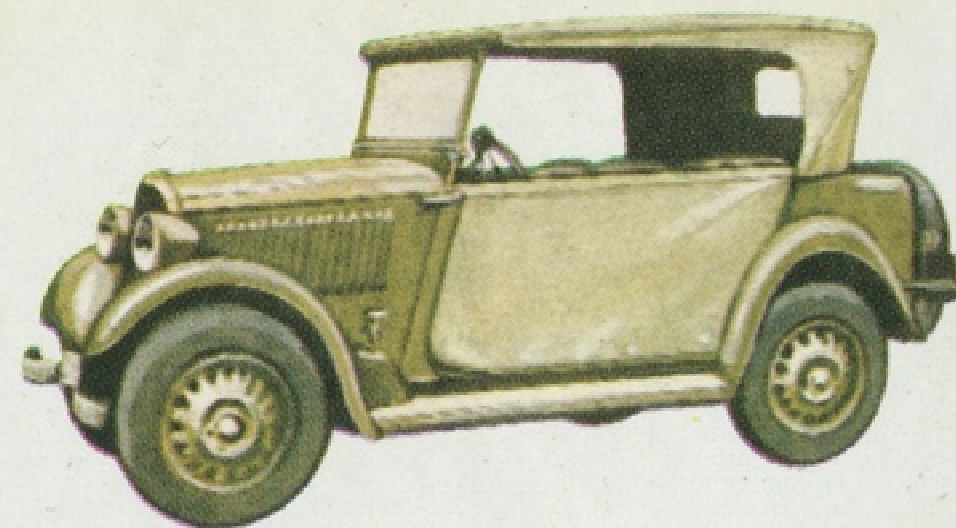
donoszą o tym, a fakt, że jeżdżą już na świecie sprawne samojezdne pojazdy zaczyna coraz bardziej rozbudzać wyobraźnię ludzi spragnionych postępu technicznego. Marzą o tym, by przynajmniej stać się właścicielami tego typu wehikułów; jeździć nimi i przekonać się, że nie tylko konie mogą stanowić siłę pociągową.

Jednakże pojazdy motorowe na naszych drogach pokazały się stosunkowo późno. Pierwsze wiadomości o nich znajdujemy dopiero w końcu lat dziewięćdziesiątych ubiegłego stulecia. Na przykład w roku 1897 Stanisław Grodzki, syn zamożnego handlowca i przemysłowca warszawskiego, podjął udaną wyprawę zmotoryzowanym powozem marki Peugeot



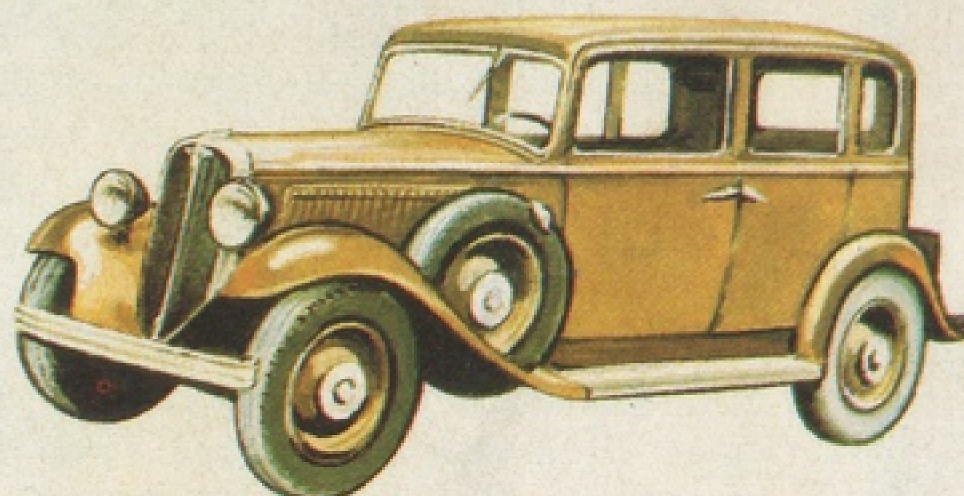
z Warszawy do Paryża. Trasę podzieloną na 11 etapów o łącznej długości blisko 2000 km pokonał w ciągu 16 dni. Wyczyn ten można uznać za pierwszy polski dalekodystansowy rajd samochodowy. W kilka dni później ślusarz z Kutna – Pietrzak, wspólnie z magazynierem kolejowym – Konarzewskim nabyli używany pojazd w dość kiepskim stanie i wyremontowawszy go, odbyli podróż do Warszawy. Była to jak na ówczesne czasy impreza warta odnotowania.

W tym samym 1897 roku ukazał się pierwszy na uli-



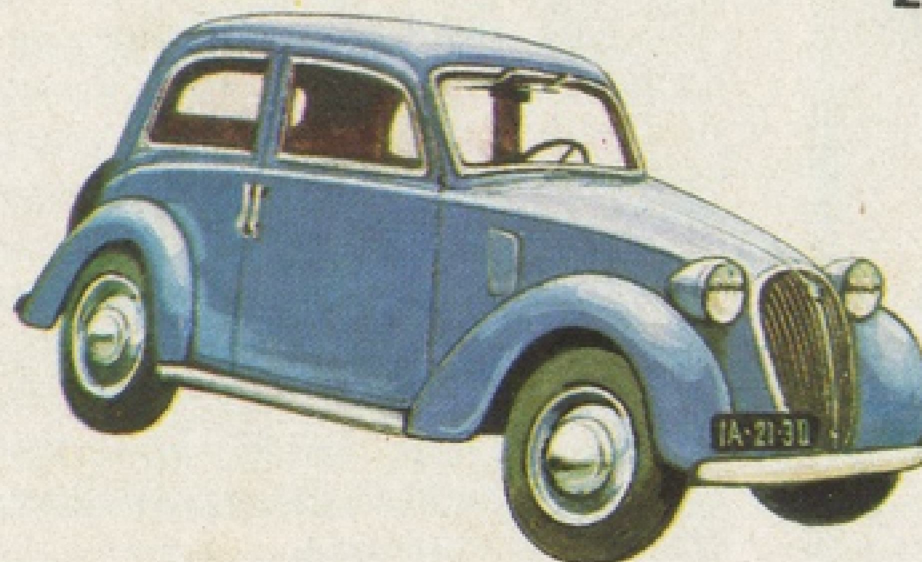
22

1937 r.
POLSKI FIAT 508 – łazik. Mało znana już dzisiaj nazwa „łazik", oznaczała typ samochodu terenowego, jest odpowiednikiem popularnej nazwy z czasów II wojny światowej: „jeep". Były to samochody przeznaczone dla wojska i policji. *Polski Fiat 508* wykonany jako łazik miał zmienioną przekładnię w tylnym moście i ogumienie terenowe, jego drugi wariant miał dodatkowo napęd na przednie koła.



23

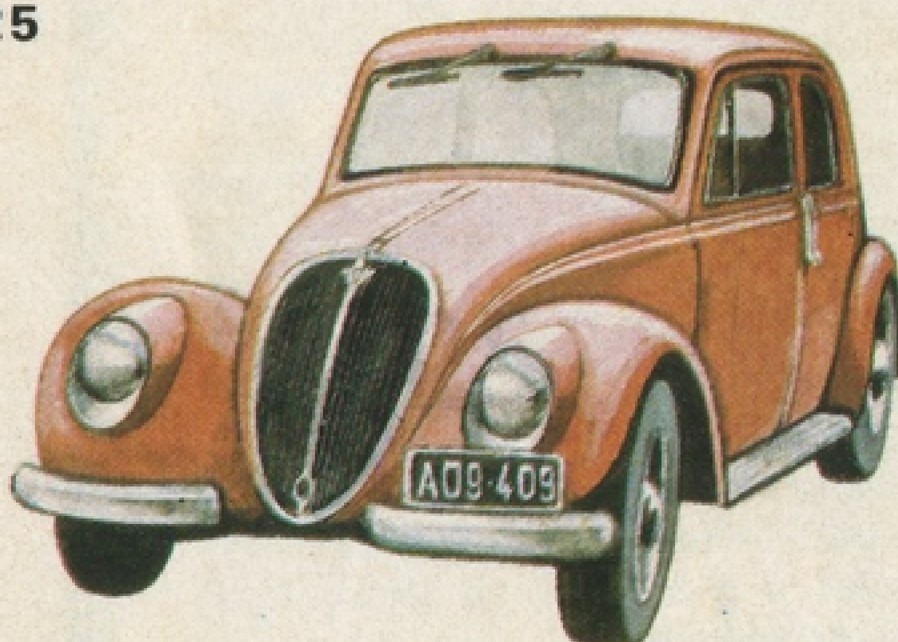
1937 r.
POLSKI FIAT 518. – Model większy od *508-ki*. Produkowane były samochody prawie wyłącznie z nadwoziem zamkniętym 6-osobowym, wyposażone w silnik 4-cylindrowy, 4-suwowy o pojemności 1944 cm^3 i mocy 45 KM. Ogółem wozów tych wyprodukowano w latach 1937–1939 900 sztuk, plus 300 podwozi przeznaczonych do skarosowania dla celów wojskowych i innych.



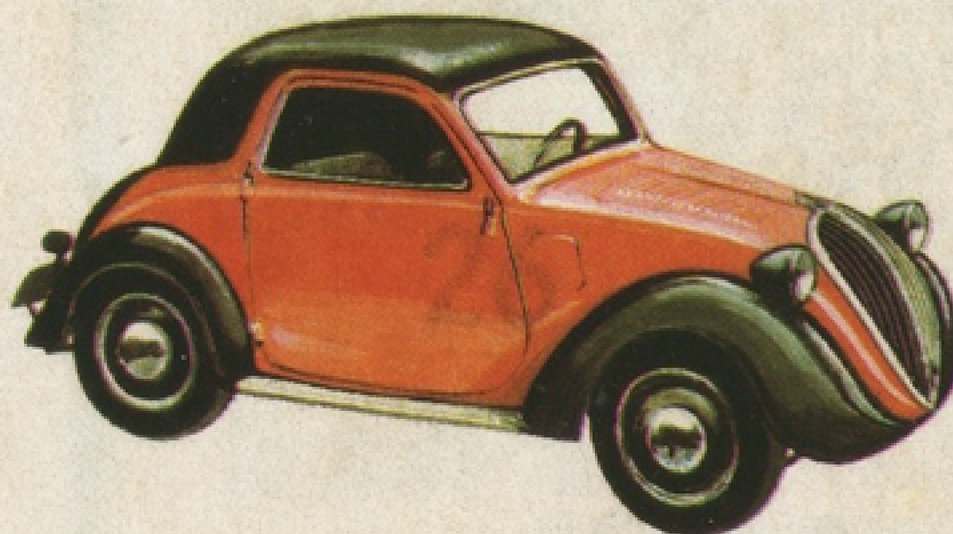
24

1937 r.
POLSKI FIAT 1100. – Samochód ten nie był produkowany w zakładach PZInż., lecz jedynie montowany z części importowanych z Włoch. Był to model produkowany przez firmę FIAT od 1937 roku i uchodził za bardzo nowoczesny w swojej klasie. Wyposażony w silnik 4-cylindrowy, 4-suwowy, górnozaworowy o pojemności 1093 cm^3 i mocy 32 KM przy 4000 obr./min. Osiągał szybkość 110 km/h.

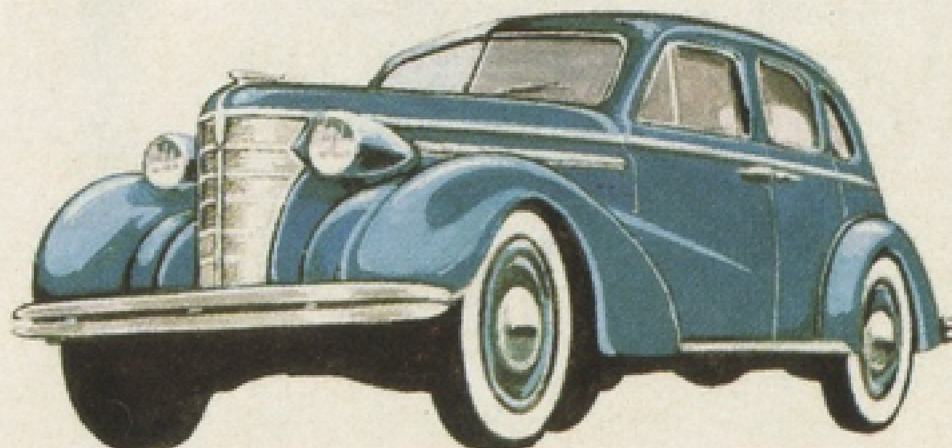
1937 r.
POLSKI FIAT 1500. – Samochód ten był tylko częściowo produkowany w kraju (nadwozie), resztę natomiast montowano ze sprowadzanych części. Model *1500* miał silnik 6-cylindrowy, górnozaworowy o pojemności 1493 cm³ i mocy 45 KM przy 4400 obr./min. Był to samochód dość szybki, gdyż rozwijał prędkość 115 km/h. W Polsce był montowany w latach 1937–1939 (ogółem około 800 sztuk).

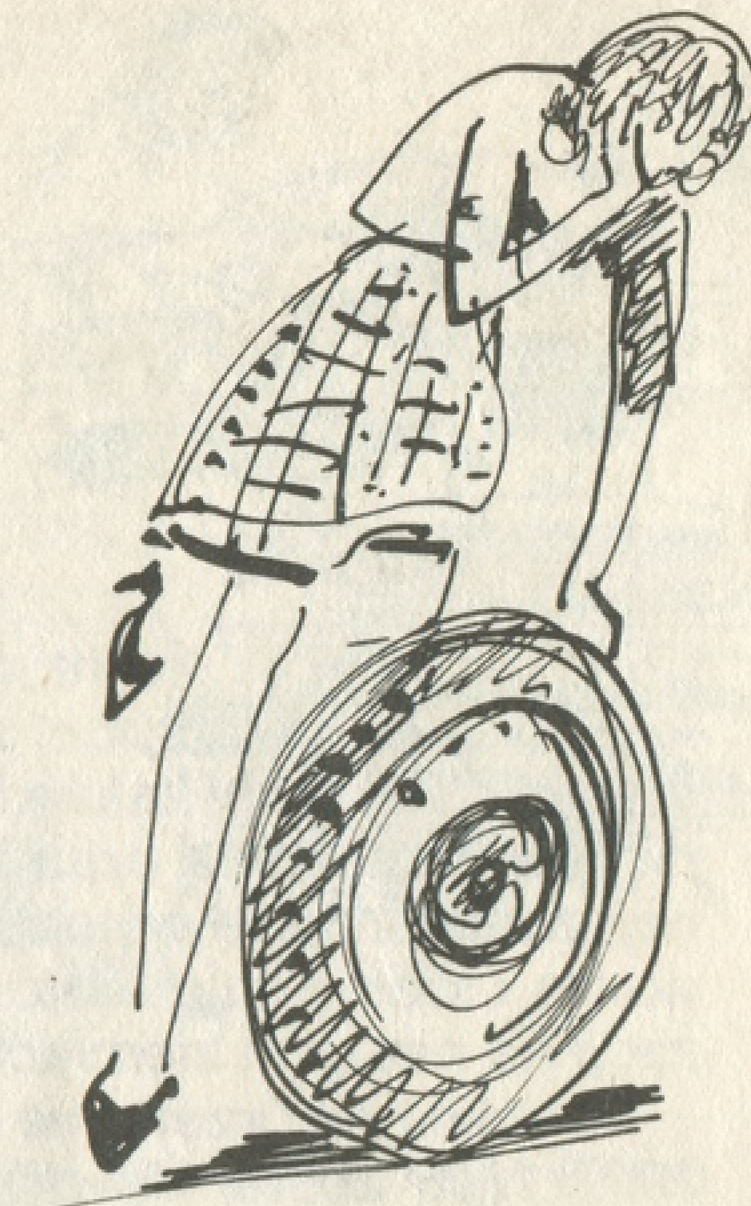


1937 r.
POLSKI FIAT 500. – Ten model należał również do samochodów jedynie montowanych w kraju z części pochodzących z zagranicy. Był to mały samochodzik, w zasadzie 2-osobowy, z niewielką ławeczką dla trzeciej osoby, lub dwojga dzieci. Miał silnik 4-cylindrowy o pojemności około 570 cm³ i mocy 13 KM przy 4000 obr./min. Silnik był umieszczony z przodu.



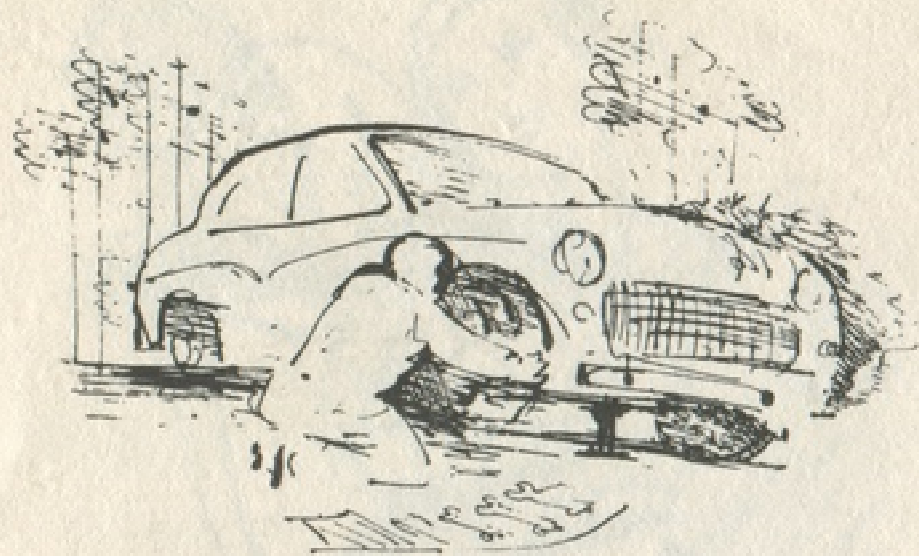
1937 r.
CHEVROLET – montaż LRL. W roku 1937 została uruchomiona przez firmę Lilpop, Rau i Loewenstein montownia samochodów produkowanych przez wytwórnie należące do amerykańskiego koncernu General Motors. Jednym z montowanych samochodów był osobowy *Chevrolet* wyposażony w silnik 6-cylindrowy, górnozaworowy o mocy 85 KM przy 3200 obr./min.





cach Lwowa powóz motorowy Benza model Victoria, należący do inżyniera Kazimierza Odrzywolskiego, pioniera naszego górnictwa naftowego.

W roku 1907 grono miłośników motoryzacji postanowiło utworzyć Towarzystwo Automobilistów Królestwa Polskiego. Statut tego stowarzyszenia został zatwierdzony przez władze carskie dopiero w 1909 roku i zostało ono uznane za organizację samodzielną, ale afiliowaną przy Cesarskim Klubie Automobilowym. Towarzystwo rozpo-



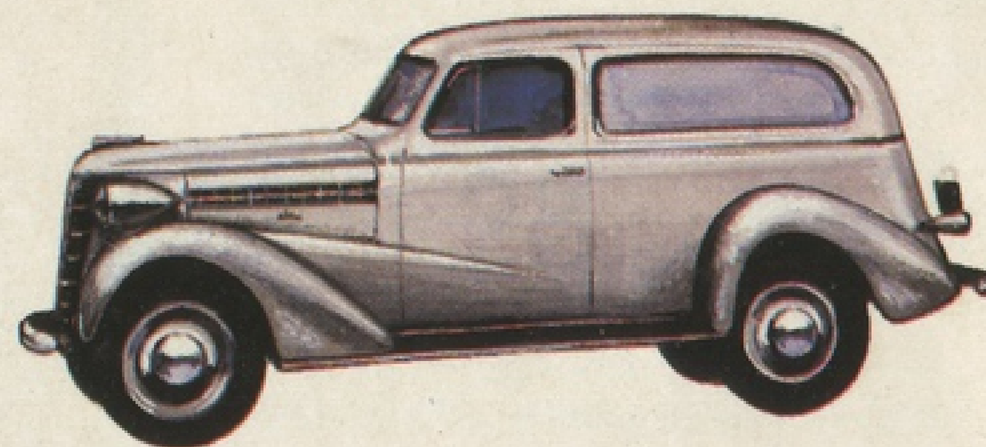
częło działalność, której celem był nie tylko sport samochodowy, lecz także turystyka motorowa oraz jak najszerzej pojęte propagowanie i krzewienie motoryzacji na naszych ziemiach.

Również na przełomie lat 1907/1908 został utworzony Galicyjski Klub Automobilowy, afiliowany przy Austriackim Automobilklubie. Galicyjski Klub miał swoje dwie siedziby, w Krakowie i we Lwowie.

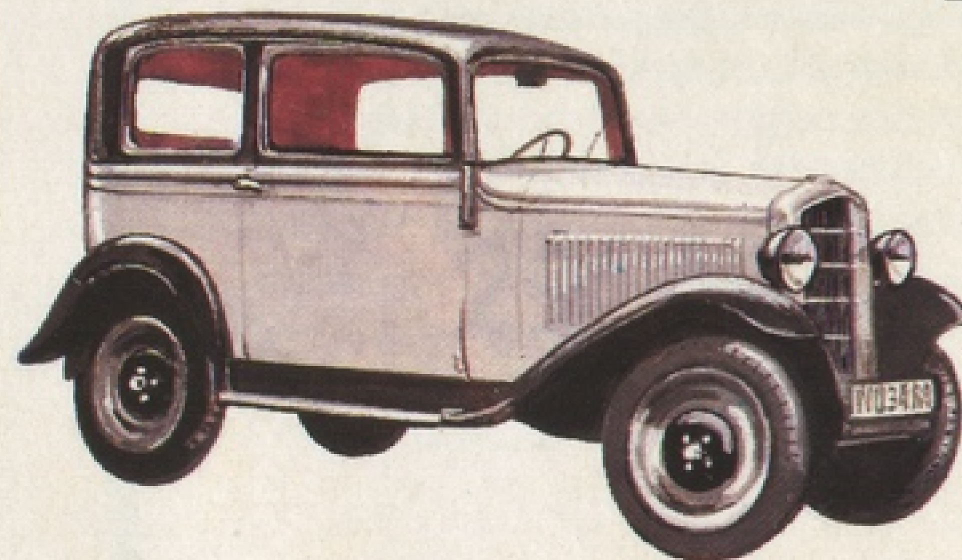
Według urzędowych danych w Warszawie w końcu roku 1910 znajdowało się 110 samochodów różnego typu o łącznej mocy silników 1272 KM. W tym czasie powstało w Warszawie, Krakowie i niektórych innych miastach szereg przedstawicielstw firm samochodowych.

Zainteresowanie motoryzacją było coraz większe. W 1911 roku wydano pierwszy w języku polskim podrę-

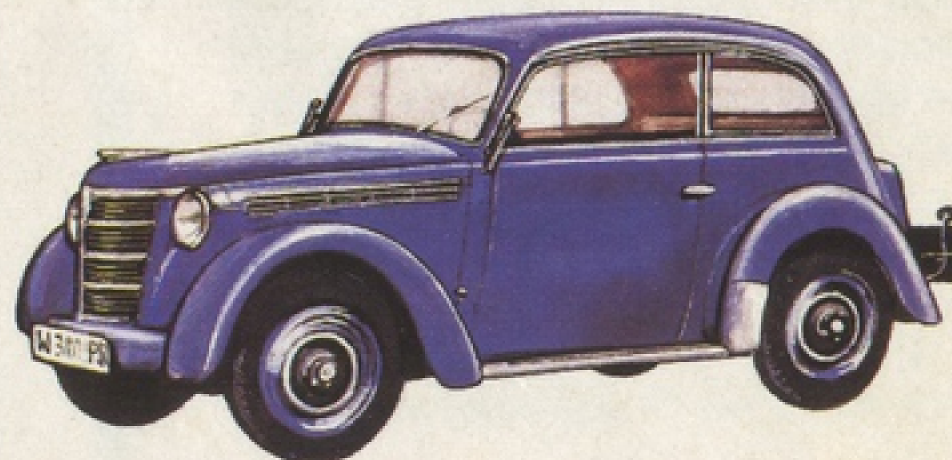
1938 r.
CHEVROLET – montaż LRL – furgon. Montownia samochodów General Motors montowała poza samochodami osobowymi również pochodne od nich. Jednym z takich pojazdów był *Chevrolet* z nadwoziem zamkniętym, przeznaczonym do przewozu ładunków. Podwozie i silnik były w tym modelu identyczne jak w samochodach osobowych. Firma Lilpop, Rau i Loewenstein zamierzała w przyszłości przejść z montażu na produkcję całkowicie krajową.

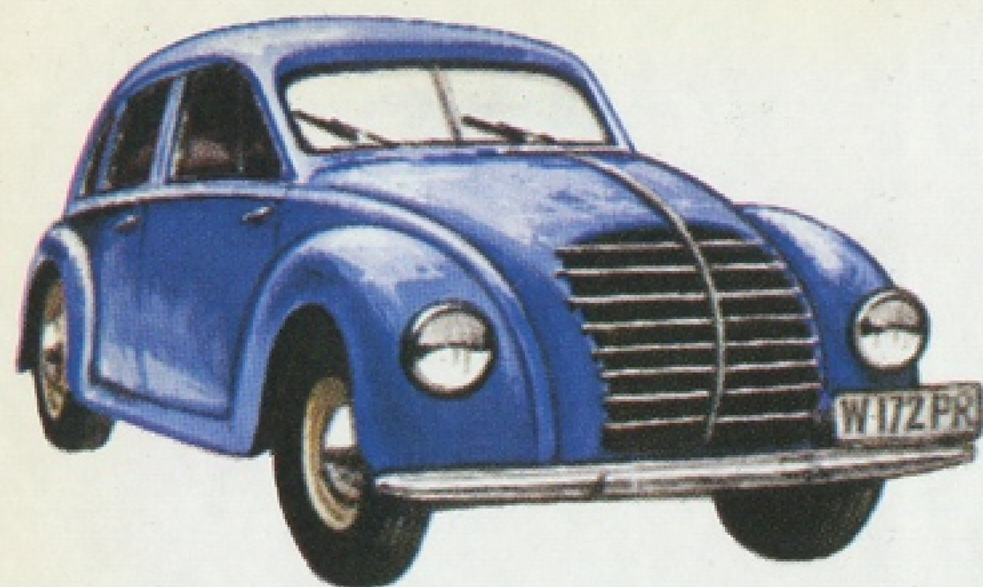


1937 r.
OPEL P-4 – montaż LRL. Niemiecka firma Opel od 1927 r. należała do amerykańskiego koncernu General Motors, stąd też zakłady montażowe Lilpop, Rau i Loewenstein nabyły prawa montażu i tego modelu. *Opel* model *P-4* montowany w Warszawie w 1937 roku miał silnik 4-cylindrowy, 4-suwowy, dolnozaworowy, o pojemności 1074 cm^3 i mocy 23 KM przy 2700 obr./min. Nadwozie 4-osobowe, 2-drzwiowe, zamknięte.



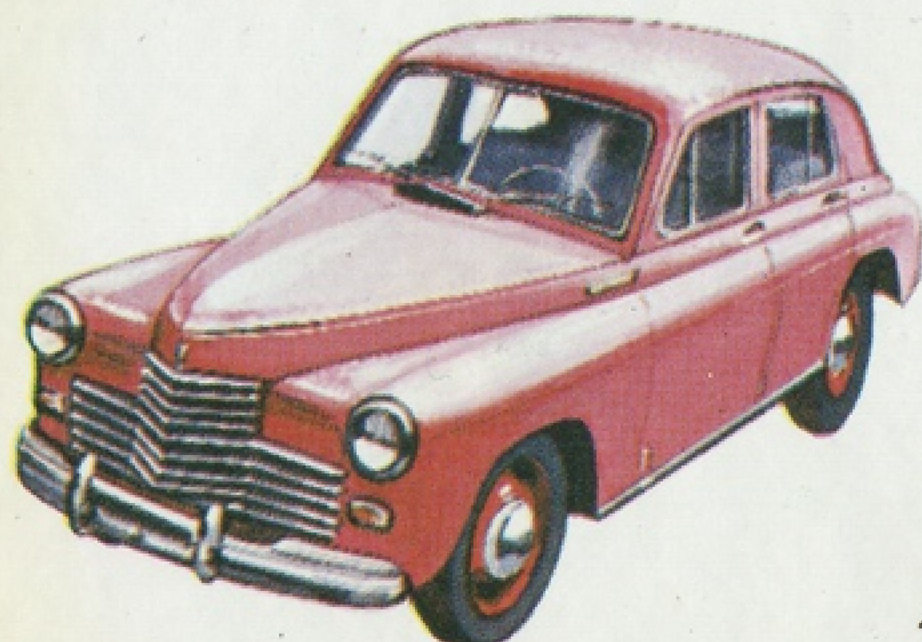
1938 r.
OPEL-KADETT – montaż LRL. W roku 1938 wszedł do montażu nowy model Opla nazwany *Kadett*. Był to samochód wyposażony w taki sam silnik jak model *P-4*, miał jedynie podwyższone obroty do 3400 na minutę, dzięki czemu osiągał większą prędkość maksymalną (98 km/h). Miał natomiast w pełni nowoczesne nadwozie zamknięte, 2-drzwiowe o liniach opływowych, i w związku z tym był dłuższy od modelu *P-4* o 170 mm.





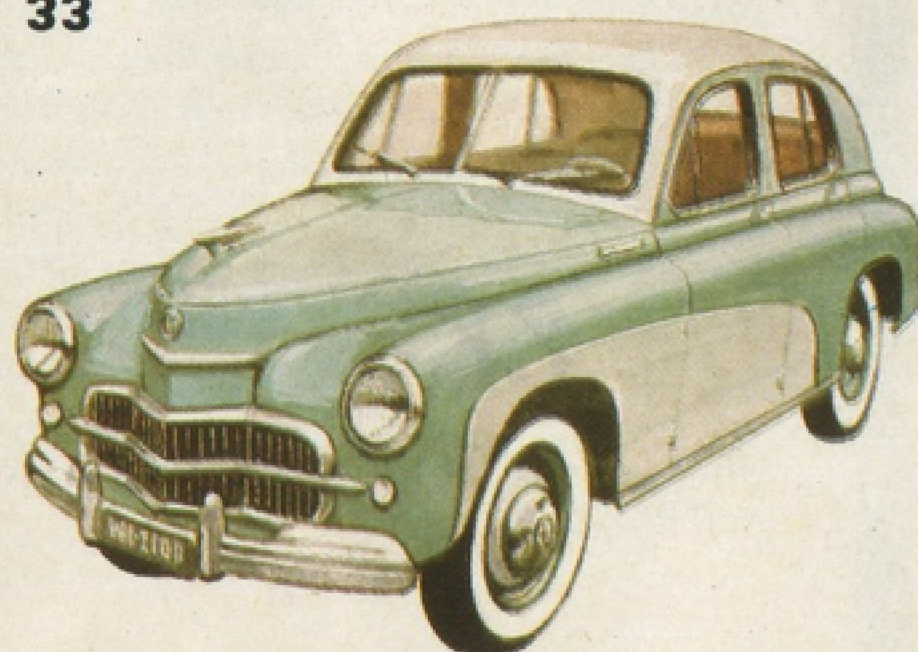
31

1936 r.
L-S PZInż. – Biuro Studiów przy Państwowych Zakładach Inżynierii opracowało w roku 1936 konstrukcję i wykonało prototyp nowoczesnego samochodu wysokiej klasy. Samochód ten był wyposażony w silnik widlasty, 8-cylindrowy, o pojemności 3,8 l i mocy 100 KM przy 3800 obr./min. Wóz ten miał być produkowany od 1940 r. Prototyp, który przeszedł próby eksploatacyjne, wykazał pełną sprawność.



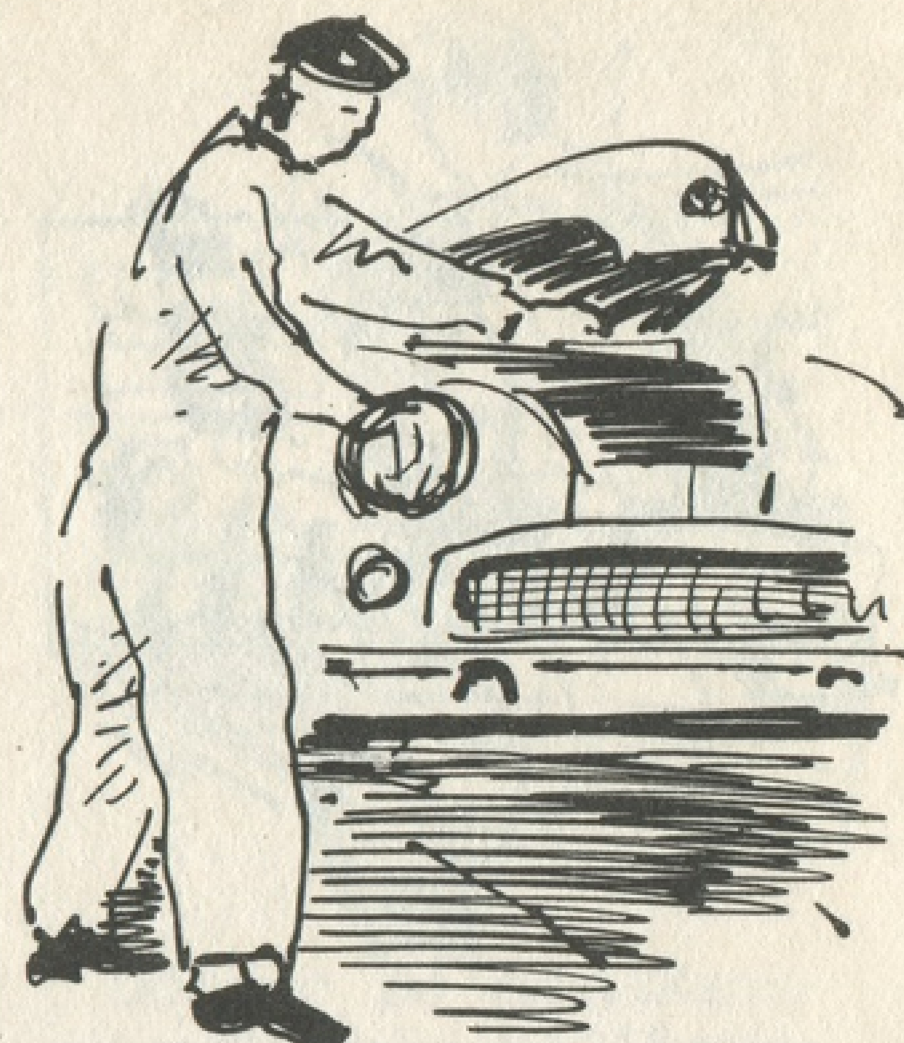
32

1951 r.
WARSZAWA M-20. FSO. – W 1951 roku została uruchomiona produkcja samochodów osobowych w Fabryce Samochodów Osobowych na Żeraniu w Warszawie. Była to produkcja licencyjna radzieckiego samochodu *GAZ M20 Pobieda*. Wóz ten miał silnik 4-cylindrowy, dolnozaworowy, rzędowy, o pojemności 2120 cm^3 i mocy 50 KM przy 3600 obr./min. Podwozie bezramowe.



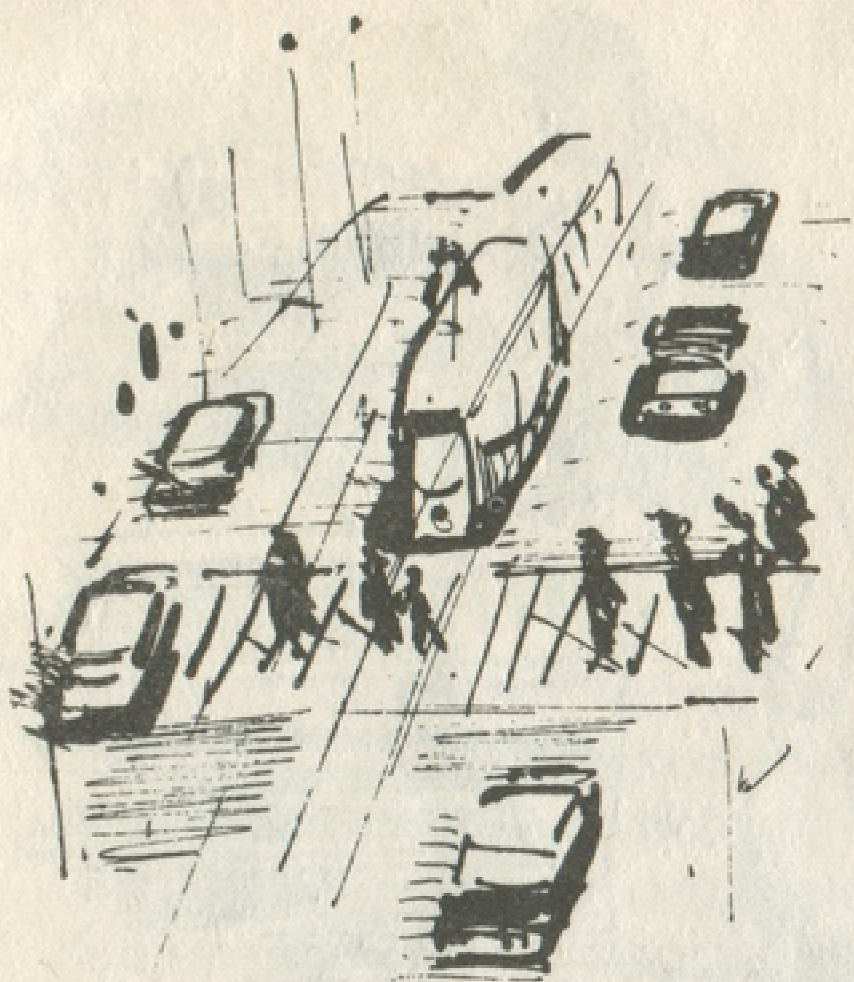
33

1957 r.
WARSZAWA 201. FSO. – W 1957 roku *Warszawa* uległa modernizacji. Poza niewielkimi zmianami zewnętrznymi w nadwoziu (przód samochodu i przednia szyba), zostały zwiększone również obroty silnika do 3650 na minutę i uzyskano większą jego moc (54 KM). Jednak wymiary pozostały bez zmian i wynosiły: długość 4665 mm, szerokość 1695 mm i wysokość 1640 mm, rozstaw osi 2700 mm.



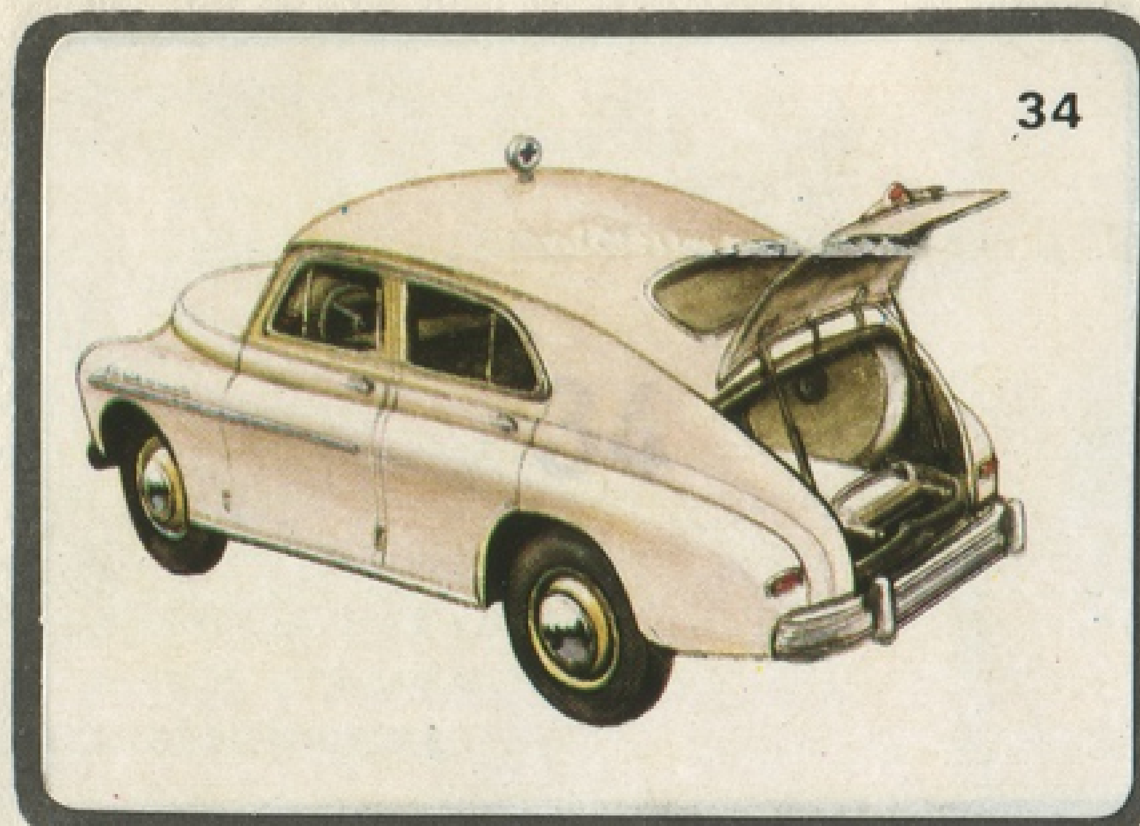
cznik samochodowy. Był to przekład z języka angielskiego broszury pt. „Sztuka prowadzenia samochodu", napisanej przez lorda Montagu. W tym samym roku ukazał się pierwszy numer miesięcznika „Lotnik i automobilista". Ten pierwszy polski periodyk poświęcony motoryzacji był wydawany do roku 1914.

W roku 1912 Towarzystwo Automobilistów Królestwa Polskiego wydało pierwszą mapę samochodową dróg Królestwa Polskiego i w tymże roku współuczestniczyło w organizowaniu wielkiej wystawy sportowo - przemysłowej w parku Agrykola w War-

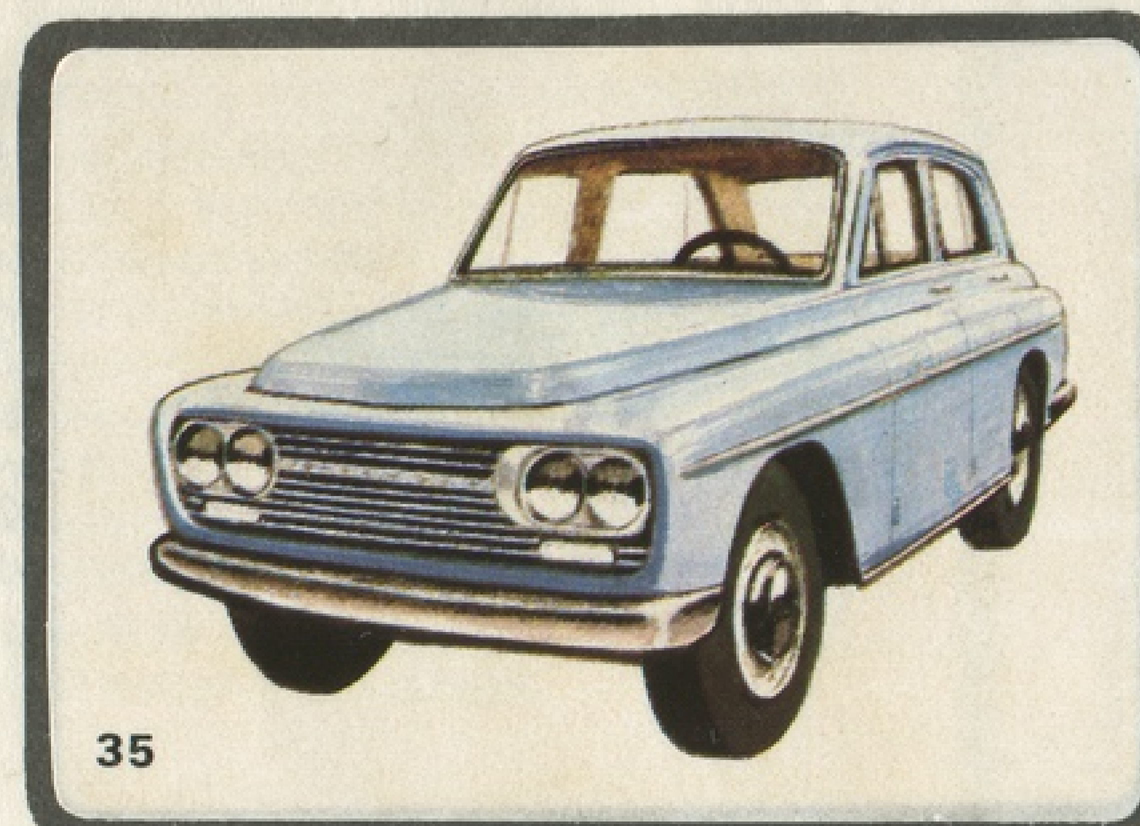


szawie. Na wystawie eksponowano różnego typu rowery, motocykle oraz samochody osobowe i ciężarowe. Centralną imprezą było korso, w którym wzięło udział 70 ukwieconych pojazdów. Ich przejazd oglądało 20 tysięcy mieszkańców stolicy.

W okresie do pierwszej wojny światowej na terenie naszego kraju odbywało się szereg imprez automobilowych o charakterze sportowym i turystycznym. Uczestniczyli w nich zamożni automobiliści, posiadacze zagranicznych pojazdów. Jednakże nie była podjęta żadna próba skonstruowania własnego pojazdu, chociaż myśl taka kiełkowała w wielu umysłach.



1962 r.
WARSZAWA 202 FSO – sanitarka. Model samochodu osobowego *Warszawa* z 1962 roku zewnętrznie mało się różnił od poprzedniego modelu. Został jednak wyposażony w nowy silnik górnozaworowy o mocy 70 KM przy 4000 obr./min. Rozpoczęto również produkcję odmiany tego modelu jako sanitarki jednonoszowej. Model *202* był modelem przejściowym przed całkowitą zmianą nadwozia.

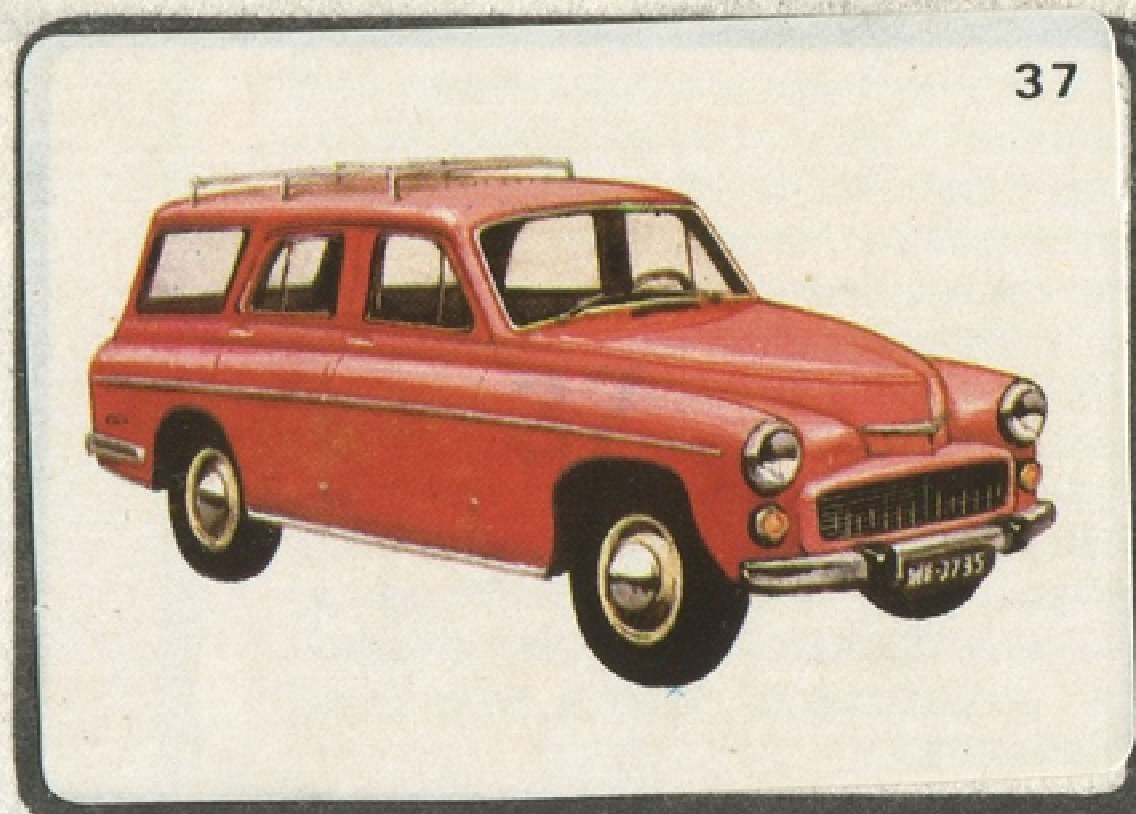


WARSZAWA FSO – studium nadwoziowe (lata sześćdziesiąte). Sylwetka *Warszawy* w latach sześćdziesiątych nie była już modna, a nawet raziła swoją staroświeckością. W związku z tym przeprowadzono szereg prób studialnych w Biurze Konstrukcyjno-Doświadczalnym w zakresie modernizacji, zarówno przodu, jak i tyłu nadwozia. Na ilustracji jest pokazany jeden z takich projektów.

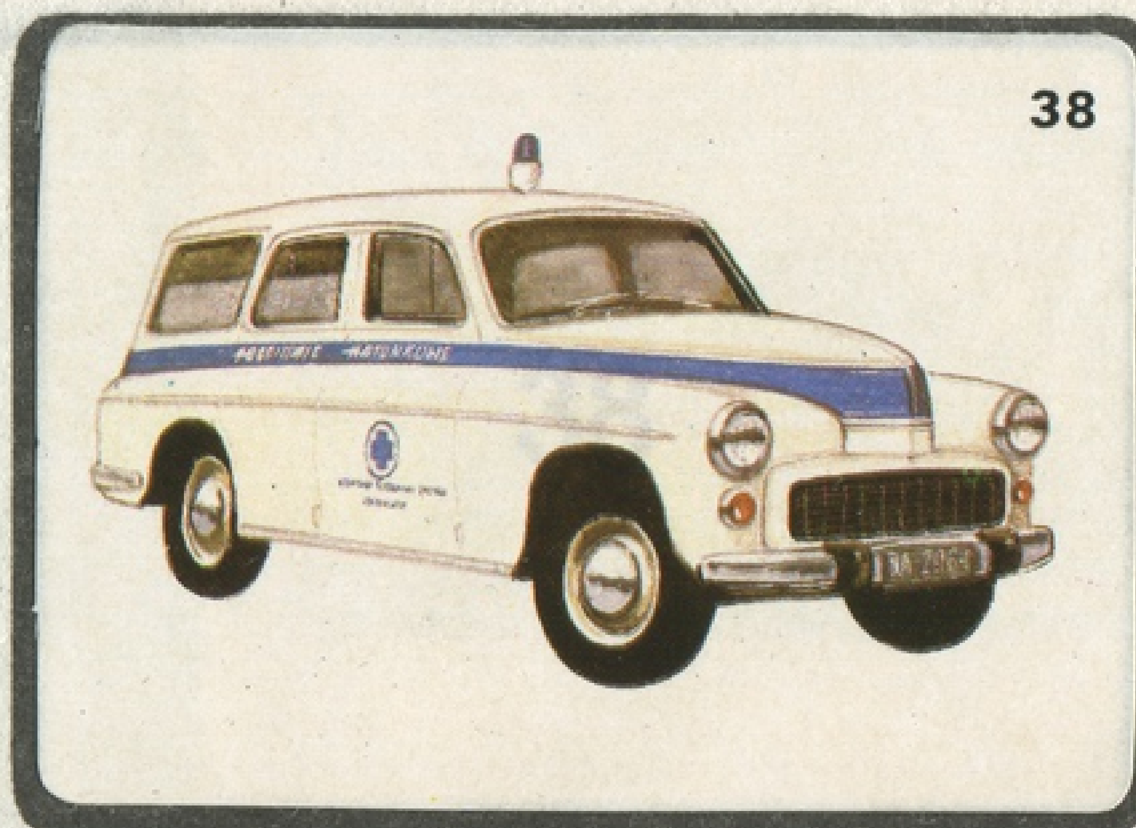


1964 r.
WARSZAWA 203/223. – Na XXXII Międzynarodowych Targach Poznańskich w 1964 r. została zademonstrowana po raz pierwszy *Warszawa* z całkowicie zmodernizowanym nadwoziem opracowanym w FSO. Zaopatrzona została w silnik górnozaworowy o mocy 70 KM przy 4000 obr./min. Silnik taki był już zastosowany w modelu *202*. Model *203* później został nazwany *223*.

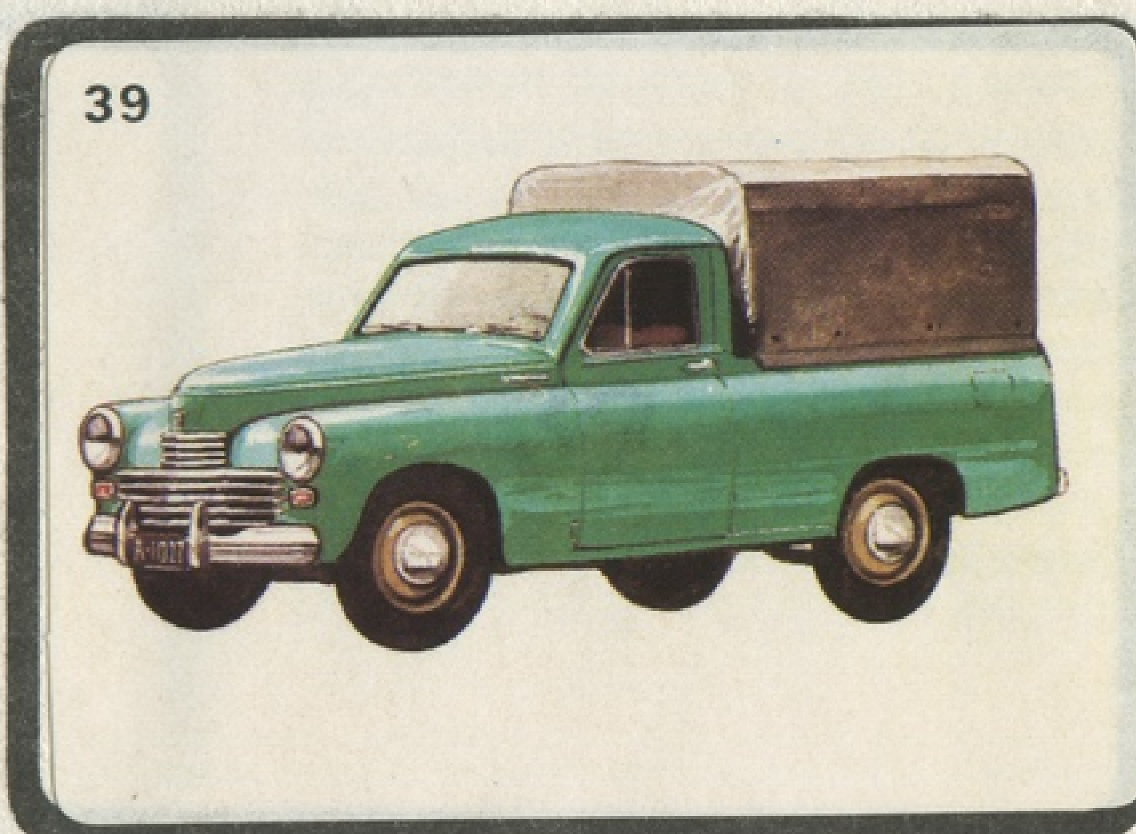
1965 r.
WARSZAWA 223 i 224 K-FSO. – Literą K był oznaczony wariant nadwoziowy kombi; to znaczy samochód osobowo-towarowy, natomiast model *223* różnił się od modelu *224* silnikiem. W samochodzie *224* był zamontowany silnik starej konstrukcji, taki jak w modelu *201*, tzn. dolnozaworowy. W *223* natomiast – górnozaworowy. Wariant kombi cieszył się dużym zainteresowaniem, zarówno w kraju, jak i za granicą.



1965–1973 r.
WARSZAWA 223 A – sanitarka FSO. Odmianą modelu kombi był samochód sanitarny. Wszystkie modele *223/224* były dłuższe od modelu *201*, gdyż długość ich wynosiła w przypadku kombi i sanitarki 4750 mm (osobowy 4710 mm), były za to nieco węższe, a mianowicie szerokość ich wynosiła 1695 mm. Sanitarka *Warszawa* przez wiele lat spełniała funkcję podstawowego środka w transporcie sanitarnym.

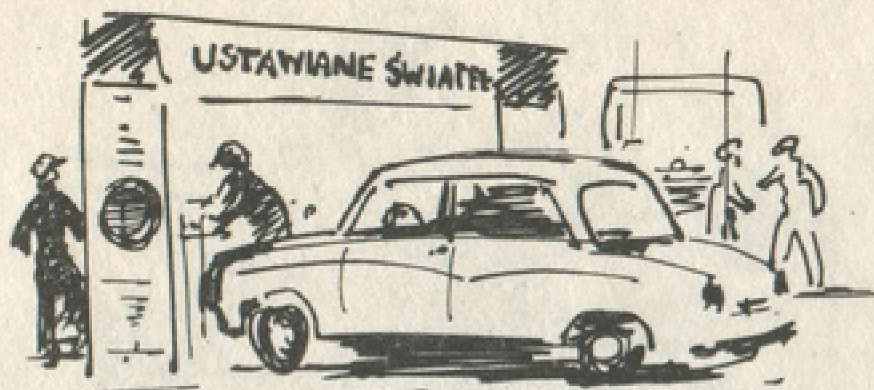


1965–1973 r.
WARSZAWA 224 P – pick-up FSO. Mały samochód ciężarowy nazwany pick-up, jako wariant *Warszawy*, był produkowany już od roku 1955. Pierwszy egzemplarz przekazano ekipie technicznej dla przewozu sprzętu w kolarskim Wyścigu Pokoju Warszawa-Berlin-Praga. Samochód ten zabierał ładunek o ciężarze 500 kg.





Dopiero po odzyskaniu niepodległości w 1918 roku ujawniły się możliwości rozwinięcia inicjatywy w zakresie konstrukcyjnym. Początki były skromne. W niewielkich warsztatach naprawczych mieszczących się w zniszczonej fabryce firmy Schaffer i Bundenberg przy ulicy Brzeskiej w Warszawie, po opuszczeniu stolicy przez wojska niemieckie, powstał samorzutnie komitet robotniczy, który rozpoczął naprawę samochodów. Pracowano w niezwykle prymitywnych warunkach. Później warsztaty zostały przejęte przez władze wojskowe. Początkowo naprawiano w nich, a właściwie odbudowywano zniszczone samochody, potem grupa fachowców



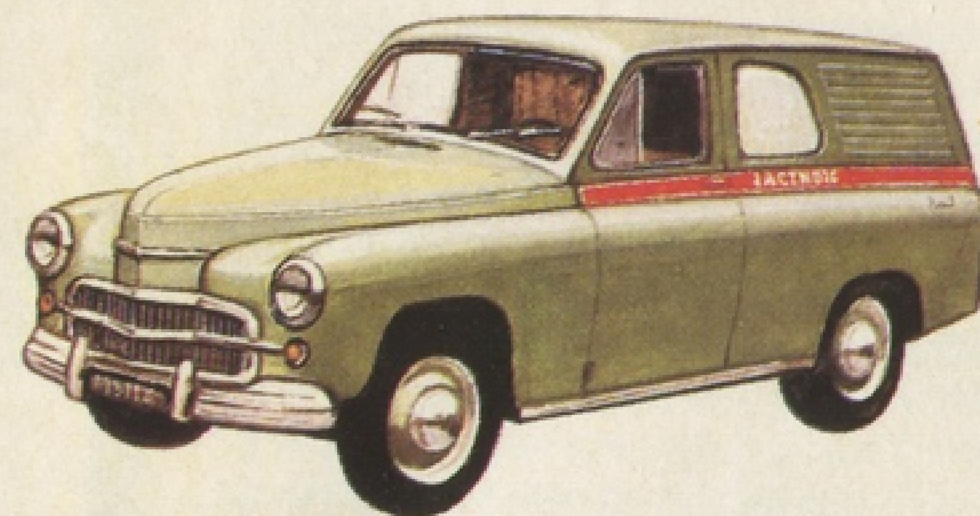
zgromadzona w Wojskowych Centralnych Warsztatach Samochodowych (tak je nazwano) podjęła inicjatywę budowy samochodów własnej konstrukcji.

W roku 1922 wykonano rysunki silnika. W następnym został zbudowany jego pierwowzór, a w dwa lata później, w roku 1925, prototyp samochodu ***CWS*** *model* ***T-1*** *wziął udział w rajdzie dookoła Polski.*

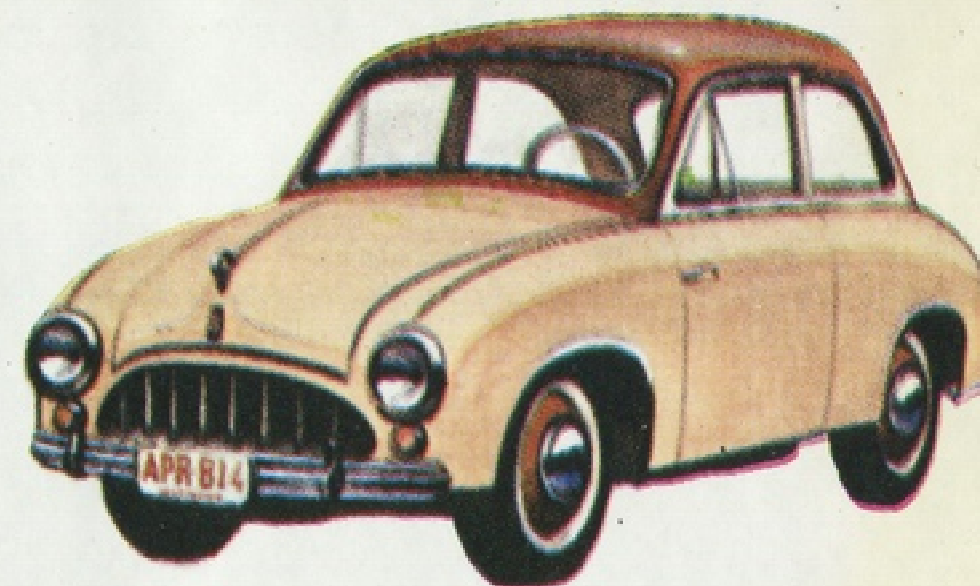
Głównym konstruktorem tego samochodu był inż. Tadeusz Tański (1892--1941), wybitny technik, posiadający dużą praktykę i doświadczenie zdobyte we francuskim przemyśle motoryzacyjnym. Samochody ***CWS,*** *których jeszcze kilka innych modeli (pokazanych na rysunkach) skonstruował Tański, były produkowane do roku 1931.*

W tym samym mniej więcej czasie inny polski konstruktor Stefan Tyszkiewicz (1894–1976), po studiach we Francji i odbytej tam

1968 r.
WARSZAWA 224 – furgon FSO. Dla potrzeb handlu wewnętrznego i łączności budowano również towarowe nadwozia zamknięte. Była to produkcja nadwoziowa poza FSO. Samochody *Warszawa FSO* produkowano do roku 1973. Ogółem wyprodukowano tych wozów, we wszystkich odmianach, przez 22 lata – 244 472 sztuki. Największa liczbowo produkcja była w roku 1968 i wynosiła 17 780 samochodów; 30 marca 1973 r. zszedł z taśmy produkcyjnej ostatni samochód *Warszawa.*

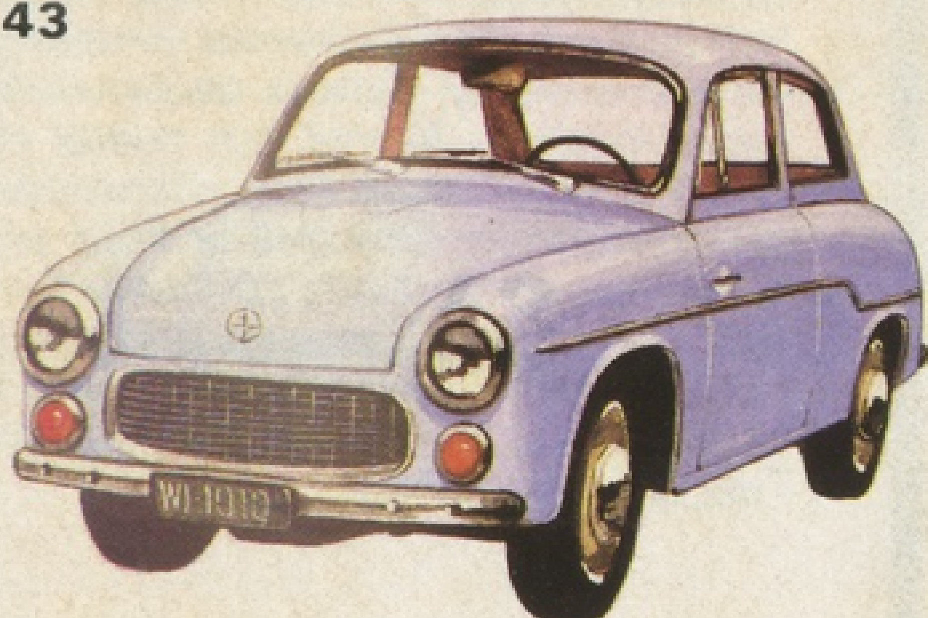


1953 r.
SYRENA 100 – FSO. W 1953 roku powstał prototyp samochodu całkowicie polskiej konstrukcji – *Syrena.* Twórcami tego samochodu byli: silnik – inż. Fryderyk Blumke, podwozie – inż. Karol Pionier i nadwozie – prof. inż. Stanisław Panczakiewicz. Prototyp posiadał nadwozie kryte dermatoidem opiętym na szkielecie metalowo--drewnianym, okutym i wypełnionym profilowymi płytami z pilśni drzewnej.



1957 r
SYRENA 101 – FSO. W 1957 roku ruszyła seryjna produkcja samochodów *Syrena,* które otrzymały już całkowicie metalowe nadwozie i były wyposażone w silniki 2-cylindrowe, 2-suwowe, o pojemności 744 cm^3 (przy średnicy cylindra 76 mm i skoku tłoka 82 mm) oraz mocy 27 KM przy 3800 obr./min. Samochód ten rozwijał szybkość maksymalną do 105 km/h.

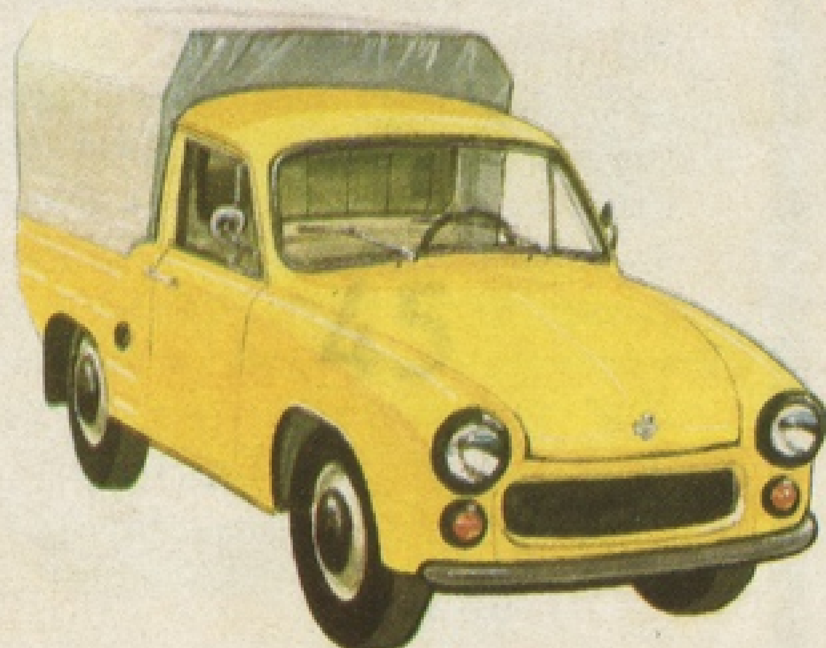




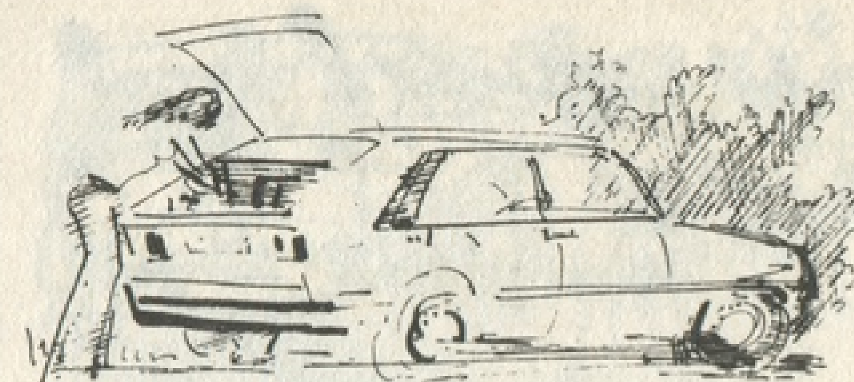
SYRENA 102/103/104 – FSO. W roku 1962 wprowadzono szereg zmian modernizacyjnych w samochodzie *Syrena*. Poza podniesieniem estetyki w wyglądzie nadwozia, co widoczne jest na ilustracji, wprowadzono również usprawnienia w poszczególnych zespołach; wyraźnie podniosło to walory eksploatacyjne pojazdu. Silnik pozostał ten sam, lecz dzięki zwiększeniu liczby obrotów do 4000 na minutę, uzyskano moc 30 KM. Model 103/104 różnił się tylko silnikiem.



1973 r.
SYRENA 105-FSM. W sierpniu 1972 roku Fabryka Samochodów Osobowych w Warszawie przekazała produkcję samochodów Syrena Fabryce Samochodów Małolitrażowych w Bielsku-Białej na Śląsku. Jeszcze w FSO powstał nowy model samochodu *Syrena* oznaczony numerem *105*, w którym wprowadzono zasadniczą zmianę nadwoziową, a mianowicie odwrócono kierunek otwierania drzwi.



1974 r.
SYRENA R-20-FSM. W FSM poza *Syreną 105* osobową uruchomiono również produkcję modelu *R-20*. Jest to mały samochód ciężarowy typu pick-up, przeznaczony głównie dla potrzeb rolnictwa. Jego ładowność wynosi 300 kg, a objętość ok. 2 m^3, a podstawowe wymiary są następujące: długość 3855 mm, szerokość 1705 mm, rozstaw osi 2300 mm, rozstaw kół przednich 1200 mm, tylnych 1240 mm.



praktyce założył w Paryżu w latach 1924–1926 niewielką fabryczkę, a właściwie warsztat samochodowy. W dość prymitywnych warunkach technicznych podjął próbę zbudowania samochodu osobowego najbardziej przydatnego dla polskich warunków eksploatacyjnych.

Tyszkiewicz zbudował swój pierwszy wóz w roku 1926, nazwał go Ralf-Stetysz i zademonstrował na międzynarodowym salonie samochodowym w Paryżu. Wystawione egzemplarze zdobyły sobie uznanie jako wozy nadzwyczaj wytrzymałe. W roku 1928 Tyszkiewicz przeniósł się do Polski i uruchomił w Warszawie dział produkcji samochodów w zakładach K. Rudzkiego. Jednakże na skutek pożaru fabryki została zniszczona pierwsza seria pojazdów oraz maszyny i urządzenia do ich produkcji.

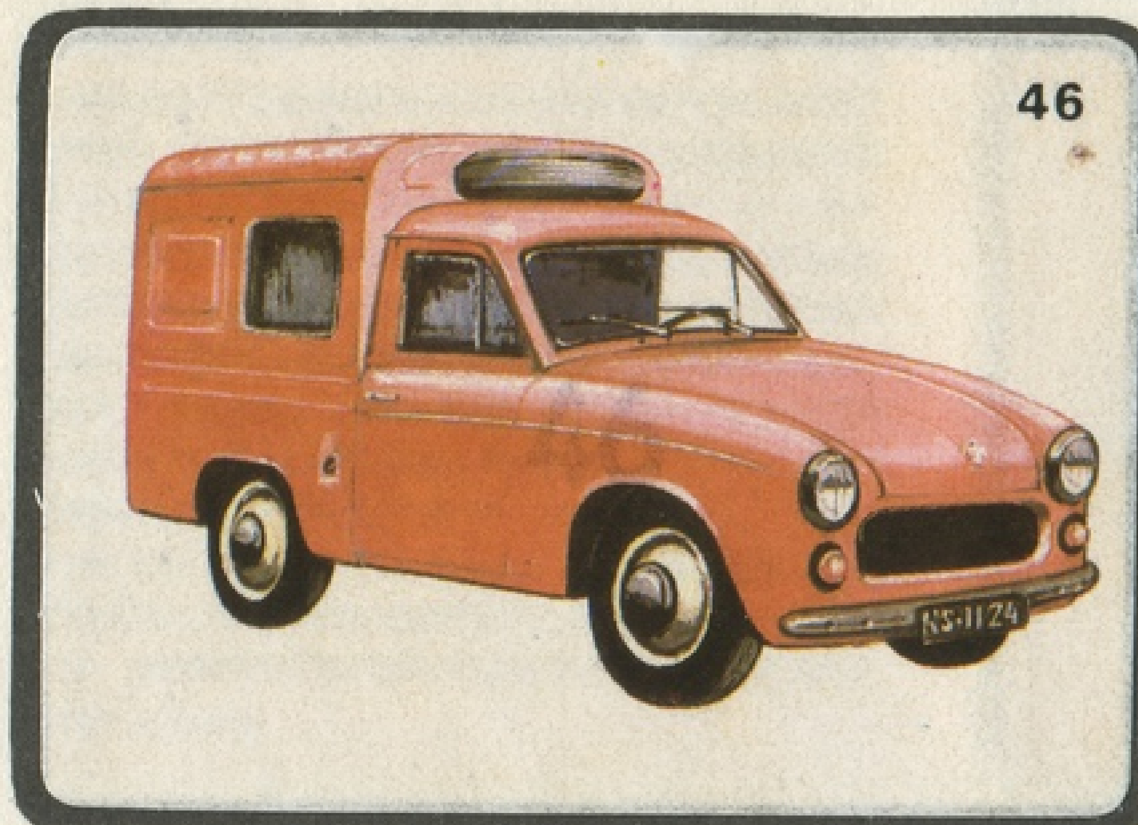
Trzecią zrealizowaną koncepcją budowy włas-



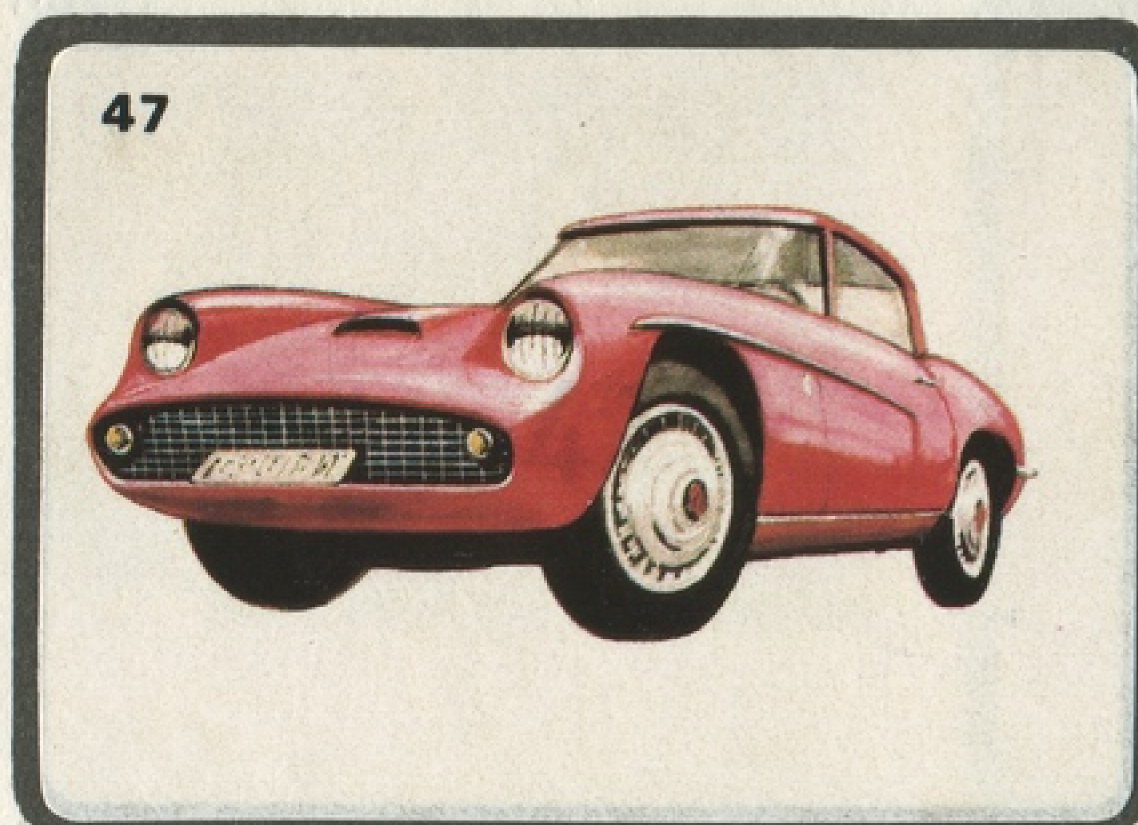
nych samochodów w Polsce w okresie międzywojennym było uruchomienie w 1927 roku produkcji samochodów **As.** *Konstruktorem tych wozów był Aleksander Liberman (1894—1964), zamierzał on produkować samochody najlepiej przystosowane do pracy jako taksówki. Zaprojektował taki wóz i uruchomił jego produkcję w Warszawie przy ul. Złotej 64. Samochody te, mimo dość wysokiej ceny, były chętnie kupowane. Jednakże kryzys gospodarczy spowodował zlikwidowanie wytwórni w roku 1930.*

Najistotniejszą rolę w rozwoju polskiej motoryzacji okresu międzywojennego odegrały samochody produkowane przez Państwowe Zakłady Inżynierii opierając się na włoskiej firmy FIAT.

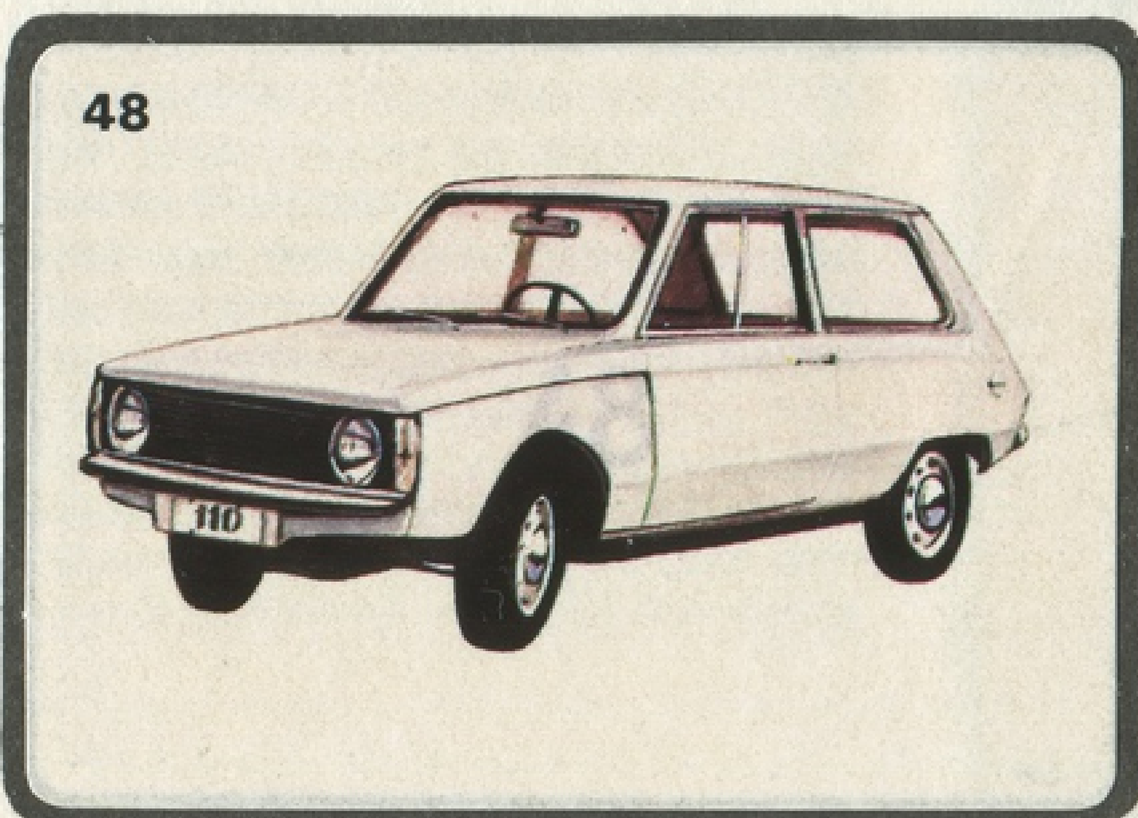
Sama myśl budowy samochodów na włoskiej licencji zrodziła się zaraz po pierwszej wojnie światowej.



1974 r.
SYRENA BOSTO-FSM. Poza modelem pick-up *(R-20)* również produkuje się samochody *Syrena* osobowo-towarowe kryte. Model ten został nazwany *Bosto* i może mieć różnorodne przeznaczenie. Obecnie w FSM produkuje się samochody osobowe *Syrena* i pochodne. Cieszą się one dużym powodzeniem zwłaszcza na wsi, ze względu na swoje walory trakcyjne i dużą wytrzymałość.



1960 r.
SYRENA-SPORT-FSO. W 1960 roku opracowano konstrukcję i zbudowano prototyp modelu *Syrena-sport*. Pracami konstrukcyjnymi kierował inż. S. Łukasiewicz. Samochód ten, z nadwoziem wykonanym z tworzyw sztucznych, odznaczał się piękną, rasową linią i dzięki przekonstruowanemu silnikowi rozwijał dużą szybkość. Jednakże nie był produkowany seryjnie.



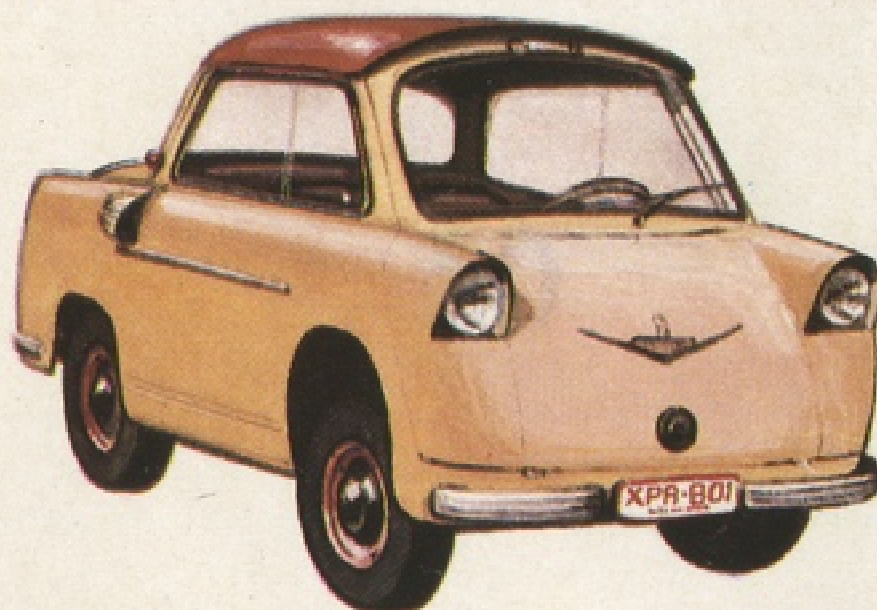
1964–1965 r.
SYRENA 110-FSO. Biuro Konstrukcyjno-Doświadczalne FSO zajmując się samochodami przyszłościowymi opracowało w latach 1964–1965 model *Syreny* oznaczony numerem *110.* Było to bardzo udane studium nadwoziowe. W związku jednak z późniejszym zakupem licencji na samochód *Fiat 126* zrezygnowano z dalszych prac nad tym zmodernizowanym modelem *Syreny.*

49



1958 r.
MIKRUS-WSK. Wytwórnia Sprzętu Komunikacyjnego w Mielcu uruchomiła w 1958 roku produkcję małego samochodu osobowego własnej konstrukcji nazwanego *Mikrus*. Samochód był wyposażony w 2-cylindrowy, 2-suwowy silnik o pojemności 293 cm^3 i mocy 14 KM przy 5000 obr./min. Był wytwarzany w latach 1958–1961; w sumie zbudowano około 2000 *Mikrusów*.

50

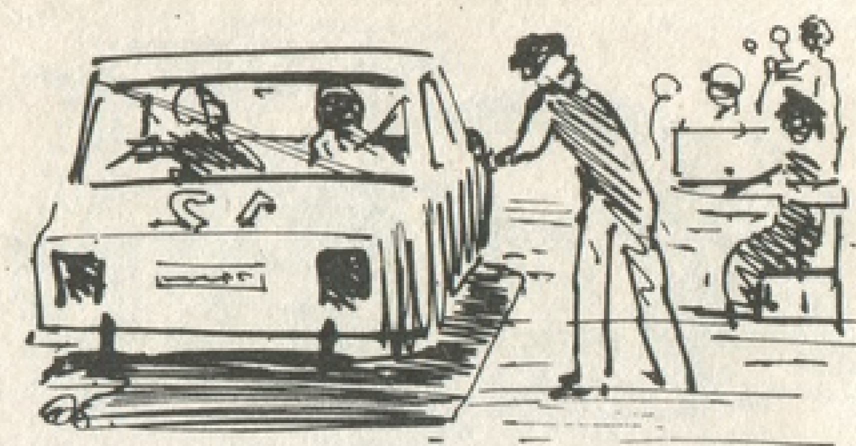


1957 r.
BKPMot SMYK. W roku 1957 grupa konstruktorów z Biura Konstrukcyjnego Przemysłu Motoryzacyjnego opracowała projekt i wykonała prototyp mikrosamochodu nazwanego *Smyk*. Był to samochód 2-osobowy z dodatkową ławeczką dla dwojga dzieci lub osoby dorosłej. Prototyp wyposażono w silnik motocyklowy *Junak*, 1-cylindrowy 350 cm^3, o mocy 15 KM, przy 5500 obr./min.

51



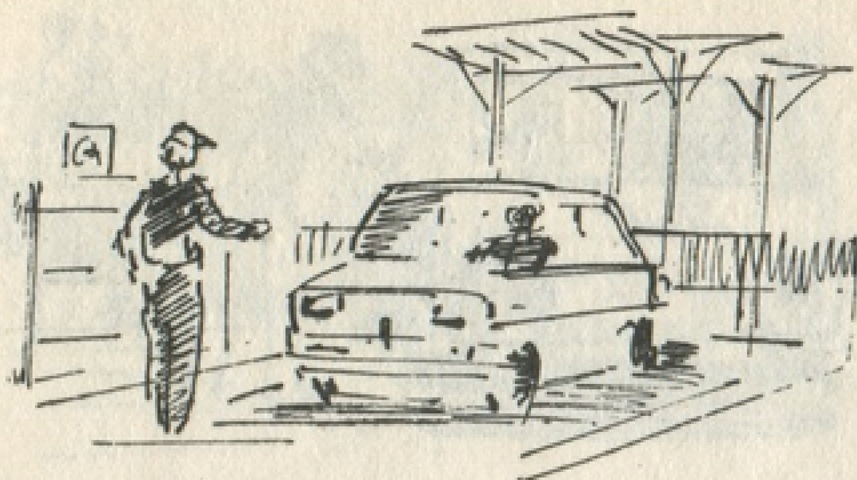
1967 r.
POLSKI FIAT 125p. W roku 1967 zjechał z taśmy montażowej Fabryki Samochodów Osobowych pierwszy *Polski Fiat 125p*. Jest to samochód produkowany wg licencji włoskiej firmy FIAT. Umowę licencyjną zawarto w 1966 roku. Od tego roku rozpoczęto przebudowę całej Fabryki Samochodów Osobowych, aby przystosować ją do wielkoseryjnej, nowoczesnej produkcji.



Już w roku 1921 powstała Spółka Akcyjna Samochodów „Polski Fiat", która rozpoczęła budowę pomieszczeń dla uruchomienia produkcji pojazdów. Jednakże dopiero w latach trzydziestych doszło do konkretnego zakupu licencji i rozpoczęcia produkcji. Wyprodukowano szereg modeli samochodów ***Polski Fiat.***

Przed samą wojną zapadła decyzja uruchomienia produkcji samochodu oryginalnej polskiej konstrukcji. Wóz ten o charakterze reprezentacyjno - luksusowym miał nadzwyczaj nowoczesne rozwiązanie. Prototyp zbudowany w 1936 roku nosił roboczą nazwę ***L-S (Lux-Sport).*** *Jednakże wybuch wojny w 1939 roku uniemożliwił rozpoczęcie produkcji tego wozu.*

W okresie międzywojennym podejmowano jeszcze wiele prób uruchomienia produkcji własnych mo-



deli. Były to ***Polonia, WM, Iradam, AW, Radwan*** *i inne. Poza tym próbowano montować samochody z części importowanych. Montaż ten w przyszłości miał się przerodzić w produkcję własną, do czego jednak nie doszło. Spośród montowanych wozów warto wymienić:* ***Oświęcim-Praga*** *(częściowo produkcja własna – nadwozie),* ***Chevrolet, Opel, Buick*** *– ostatnie trzy marki były montowane w fabryce Lilpop, Rau i Loewenstein w Warszawie.*

W roku 1939 w Polsce były 31 804 samochody osobowe. Nie było to zbyt wiele, jednakże od roku 1926 liczba tych pojazdów wzrosła przeszło trzykrotnie, gdyż w roku 1926 park nasz składał się z 11.807 samochodów osobowych. Być może, w porównaniu z innymi krajami, Polska była słabo zmotoryzowana, ale, jak wynika z poprzednio poda-

1975 r.
POLSKI FIAT 125p MR 75. Po ośmiu latach produkcji samochodu *125p* dokonano jego modernizacji. Poza zmianami w nadwoziu, które są widoczne na ilustracji, został również usprawniony silnik. W dalszym ciągu model *125p* jest wykonywany w dwóch wariantach silnikowych, a mianowicie z silnikiem 1300 cm^3 o mocy 65 KM (poprzednio 60 KM) i 1500 cm^3 – 75 KM (poprzednio 70 KM).



1975 r.
POLSKI FIAT 125p – kombi FSO. Poza samochodami osobowymi *Polski Fiat 125p* – FSO produkuje również pochodne od podstawowych modeli. Jednym z wariantów jest model samochodu osobowo-towarowego, czyli kombi. Ma on następujące wymiary *(MR-75):* długość 4234 mm, szerokość 1630 mm, wysokość 1473 mm, rozstaw osi 2506 mm, rozstaw kół przednich 1298 mm, tylnych 1276 mm.



1975 r.
POLSKI FIAT 125p – pick-up. Na podstawie modelu *Polskiego Fiata 125p* jest także wytwarzany mały samochód ciężarowy pick-up o ładowności 400 kg plus dwie osoby w kabinie. Model ten posiada szerokie zastosowanie i podobnie jak inne warianty *Polskiego Fiata* – jest eksportowany do wielu krajów.





55

1975 r.
POLSKI FIAT 125p – furgon. Odmianą małego samochodu ciężarowego *Polski Fiat 125p* jest mały furgon, który buduje się na bazie modelu pick-up, ale z zamkniętym nadwoziem. Posiada on te same cechy eksploatacyjne co pick-up, jednakże przewożony w nim ładunek jest lepiej zabezpieczony.



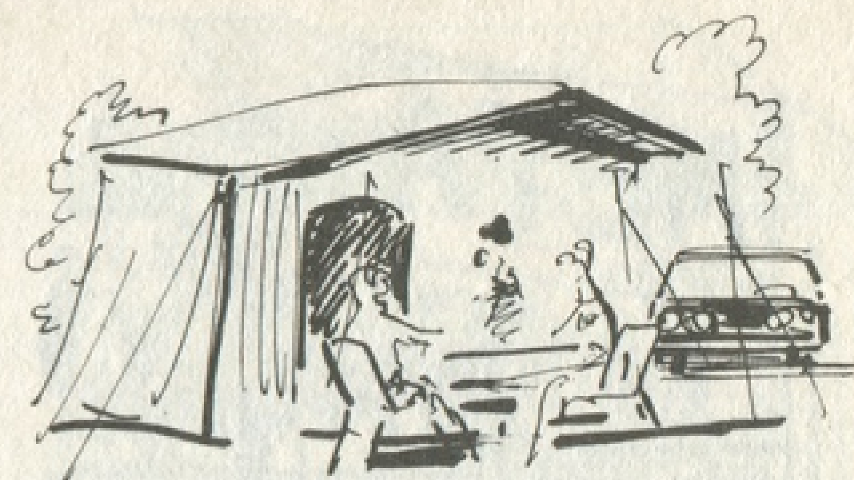
56

1976 r.
POLSKI FIAT 125p – sanitarka. Inną odmianą *Polskiego Fiata 125p* jest samochód sanitarny. Ze względu na dużą szybkość maksymalną jaką rozwija ten samochód (155 km/h) jest on specjalnie przydatny dla pogotowia ratunkowego. Jego wymiary są identyczne jak modelu kombi, z wyjątkiem wysokości, która wynosi 1722 mm, ze względu na światło ostrzegawcze umieszczone na dachu.



57

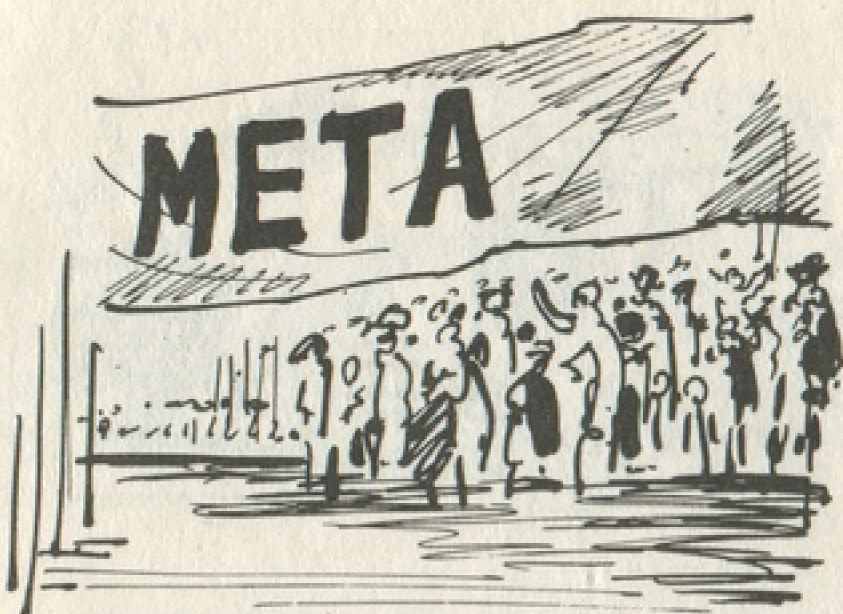
1972 r.
POLSKI FIAT 125p – rajd. *Polskie Fiaty* odniosły wiele sukcesów sportowych. W 1972 roku załoga Mucha i Jaworowicz zajęła I miejsce w klasie wozów 1600 cm^3 w rajdzie Monte Carlo, w tym samym roku zwycięstwo odniosła załoga Jaroszewicz-Szulc w rajdzie Akropolis, w 1973 r. załoga fabryczna zwyciężyła w rajdzie olimpijskim i w zawodach „Press on regardless" w USA.



nych informacji, wiele było inicjatyw i prób uruchomienia własnej produkcji, a za tym i chęci, by kraj nasz wyciągnąć z wieloletniego zacofania technicznego.

Planowy i dynamiczny rozwój motoryzacji w Polsce nastąpił dopiero po zakończeniu drugiej wojny światowej. Trzeba tu przypomnieć, że musieliśmy tworzyć cały nasz przemysł motoryzacyjny od nowa. Jego zalążki z okresu międzywojennego zostały zniszczone, a konstruktorzy i technicy w większości zginęli podczas wojny i okupacji hitlerowskiej. Ci, którzy zostali, musieli budować polską motoryzację od początku, od zera.

W roku 1945 stan liczbowy naszego taboru samochodów osobowych zmalał do 8,8 tys. sztuk, a więc wynosił mniej niż w 1926 roku. Ta niewielka liczba samochodów, to były wozy porzucone przez okupanta,



wymagające naprawy, części zamiennych, warsztatów. Jednym słowem tego, czego było brak. Nie ulegało wątpliwości, że jedyna droga do prawidłowego rozwoju motoryzacji prowadzić mogła poprzez budowę własnego przemysłu motoryzacyjnego.

W trzy lata po zakończeniu wojny, w dniu 31 lipca 1948 roku, zapadła decyzja o rozpoczęciu budowy Fabryki Samochodów Osobowych w Warszawie, na Żeraniu. W styczniu 1950 roku została zawarta umowa pomiędzy Polską a Związkiem Radzieckim dotycząca produkcji licencyjnej samochodu ***GAZ-M20*** ***Pobieda.*** *W ramach tej umowy przemysł radziecki zagwarantował pomoc w projektowaniu, budowie, wyposażeniu i uruchomieniu seryjnej produkcji samochodów*

58



1973 r.
POLSKI FIAT 125p-Rekord. Standardowy *Polski Fiat 125* wystartował do próby bicia rekordu w jeździe non stop w roku 1973 na autostradzie pod Wrocławiem. Zdobył aż 3 rekordy światowe, przejeżdżając 25000 km ze średnią szybkością 138081 km/h, 25000 mil – 138,186 km/h oraz 15000 km ze średnią prędkością 138,270 km/h. Były to pierwsze tego typu rekordy uzyskane przez samochody polskiej produkcji.

59



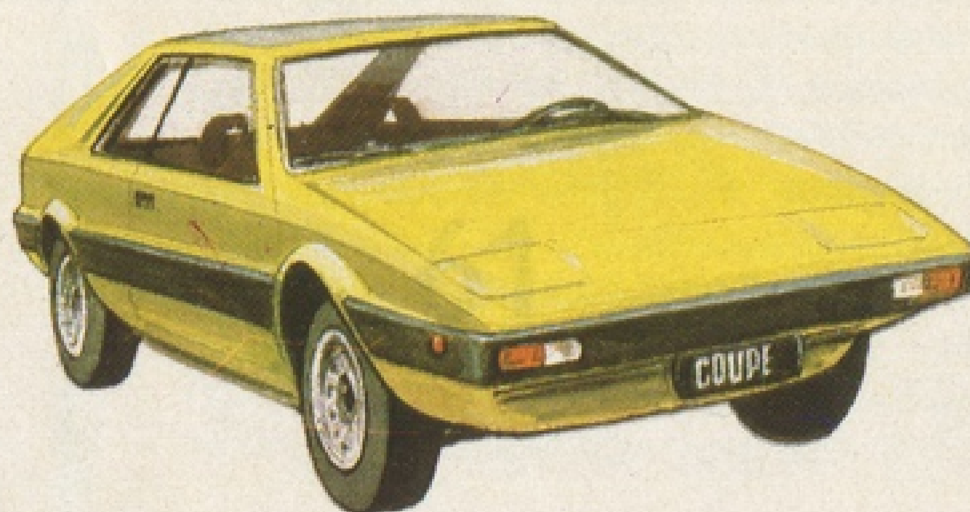
1974 r.
POLSKI FIAT 125p – wycieczkowy-otwarty. Ośrodek Badawczo-Rozwojowy Fabryki Samochodów Osobowych w Warszawie zaprojektował wariant wydłużonego samochodu 6-drzwiowego z nadwoziem otwartym typu torpedo, osobowego, na 8 osób. Samochód ten jest przeznaczony przede wszystkim do przewozu turystów. Pierwsze jego egzemplarze zostały zakupione przez przedsiębiorstwo turystyczne „Wisła" i służą turystom zwiedzającym Warszawę.

60



1976 r.
POLSKI FIAT 125p – wycieczkowy-zamknięty. Drugim wariantem nadwoziowym samochodu wycieczkowego jest 8-osobowa, 6-drzwiowa kareta, również przeznaczona dla małych wycieczek, organizowanych przez biura turystyczne. Wykorzystano tutaj wszystkie zespoły jezdne i silnikowe *Polskiego Fiata 125p*, wydłużając jedynie nadwozie. Samochód tego typu zyskał sobie popularne przezwisko „Jamnik".

1976 r.
POLSKI FIAT 125p – prototyp-sport. Ośrodek Badawczo-Rozwojowy FSO prowadzi szereg prac studialnych. Między innymi w 1976 roku powstał projekt pięknego nadwozia 2-drzwiowego typu coupé o liniach przypominających najładniejsze wozy włoskie, karosowane przez najlepsze firmy nadwoziowe. Wóz z tą karoserią nie był przeznaczony do produkcji seryjnej, lecz potraktowany jako rozwiązanie studialne.



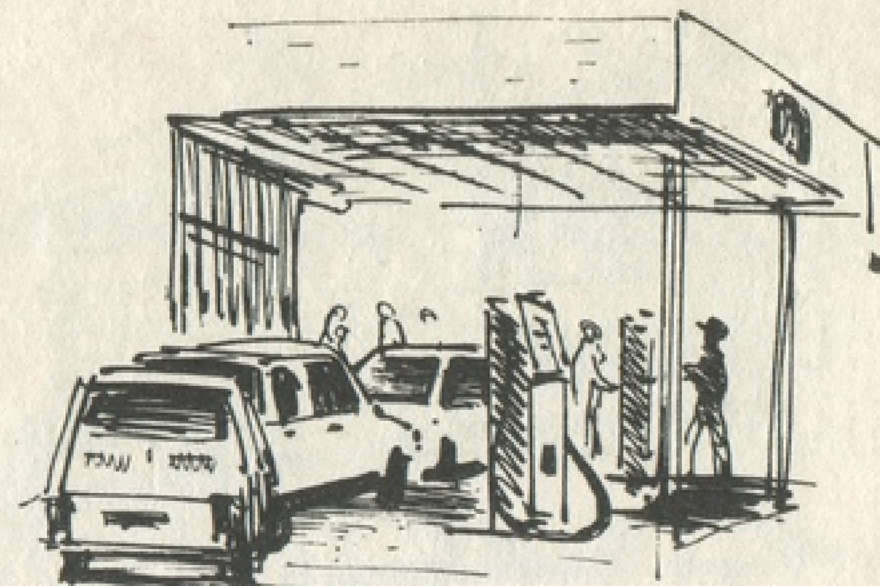
61

1973 r.
POLSKI FIAT 126p – W roku 1971 podpisano kontrakt w sprawie zakupu licencji na małolitrażowy samochód popularny, a w 1973 r. ruszyła już produkcja tego wozu w Fabryce Samochodów Małolitrażowych w Bielsku-Białej, a następnie w Tychach. Jest to 4-osobowy, 2-drzwiowy samochód, wyposażony w 2-cylindrowy silnik 4-suwowy, umieszczony z tyłu i posiadający pojemność skokową 594 cm^3, a osiągający moc 23 KM przy 4800 obr./min.


62

1974 r.
POLSKI FIAT 127p – Poza produkcją własną podstawowych modeli samochodów osobowych, polski przemysł motoryzacyjny montuje również samochody innych modeli FIAT-a, ze standardów importowanych z Włoch. Jednym z takich wozów popularnych na naszym rynku jest *Polski Fiat 127p*, wyposażony w silnik 4-cylindrowy o pojemności 963 cm^3 i mocy 47 KM przy 6200 obr./min. Napęd na koła przednie.


63

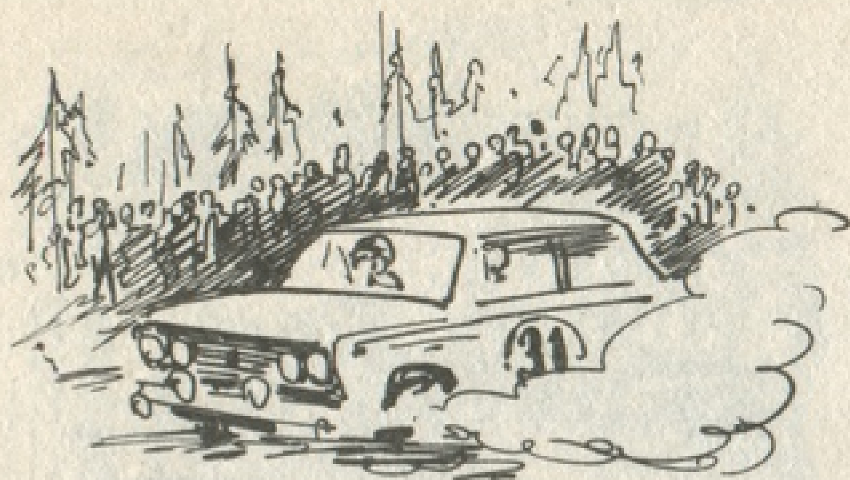


osobowych w Polsce.

6 listopada 1951 roku zjechał z taśmy montażowej pierwszy polski powojenny samochód Warszawa.

Początkowo wozy produkowane przez FSO na Żeraniu były montowane z części dostarczonych przez ZSRR. Stopniowo uruchamiano produkcję własną poszczególnych części i zespołów. Dopiero w pięć lat później, w roku 1956, samochód ***Warszawa*** *był w pełni samochodem krajowym, produkowanym z elementów wytwarzanych przez nasz przemysł. Samochody Warszawa produkowano przez 22 lata, aż do roku 1973.*

W roku 1957, również w FSO, została uruchomiona produkcja małolitrażowego samochodu ***Syrena*** *z silnikiem dwusuwowym. Jest to samochód własnej konstrukcji opracowany*



przez Biuro Konstrukcyjne na Żeraniu. Samochód ten przeszedł szereg modyfikacji (modele: **100, 101, 102, 103, 104).** W roku 1973 produkcję przeniesiono do Fabryki Samochodów Małolitrażowych (FSM) w Bielsku-Białej, gdzie kontynuowana jest obecnie i gdzie wykonywany jest model **105.**

Prawie równocześnie z rozpoczęciem budowy **Syreny,** w roku 1958 uruchomiono w Wytwórni Sprzętu Komunikacyjnego w Mielcu produkcję małego, dwuosobowego samochodu **Mikrus.** Był to, podobnie jak i **Syrena,** samochód całkowicie skonstruowany w kraju.

W roku 1967 w FSO na Żeraniu uruchomiono produkcję samochodów średniolitrażowych **Polski Fiat 125p** na licencji włoskiej firmy FIAT.

Przeprowadzono dwie modyfikacje produkowa-

1974 r.
POLSKI FIAT 132p – Ten model samochodu jest również montowany z elementów sprowadzanych z fabryki macierzystej w Turynie. Montaż w kraju pozwala pełniej wykorzystać moce produkcyjne Fabryki Samochodów Osobowych w Warszawie. Model ten jest wykonywany w dwóch wariantach silnikowych, a mianowicie z silnikiem o pojemności 1592 cm^3 (98 KM) i 1756 cm^3 (107 KM przy 4000 obr./min.).



64

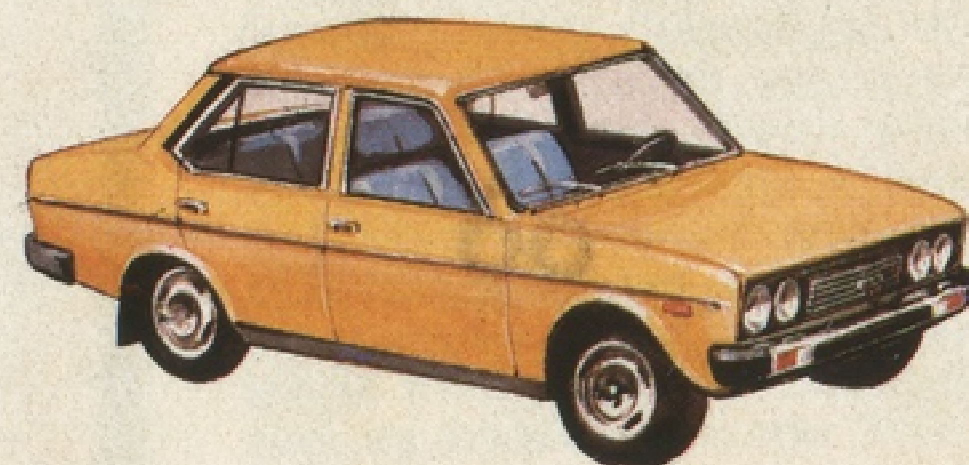
1975 r.
POLSKI FIAT 128p – Ten model nazywany również *Sport-coupé 1300 3P* jest montowany w Polsce w niewielkich ilościach. Posiada bardzo udane i ładnie rozwiązane 3-drzwiowe nadwozie. Stąd dodatkowe określenie modelu *3P* (P – porta, po włosku drzwi). Wyposażony jest w silnik o pojemności 1290 cm^3, o mocy 73 KM przy 6000 obr./min. Szybkość 160 km/h.

65



1976 r.
POLSKI FIAT 131p MIRAFIORI – Jeszcze jeden samochód montowany ze standardów importowanych to model *131* nazywany *Mirafiori.* Wykonywany jest przez fabrykę macierzystą w dwóch odmianach silnikowych: 1297 cm^3 (65 KM) i 1585 cm^3 (75 KM przy 5400 obr./min). FSO poza produkcją podstawową zmontowała z importowanych standardów w latach 1973–1975 około 10.000 samochodów innych modeli.

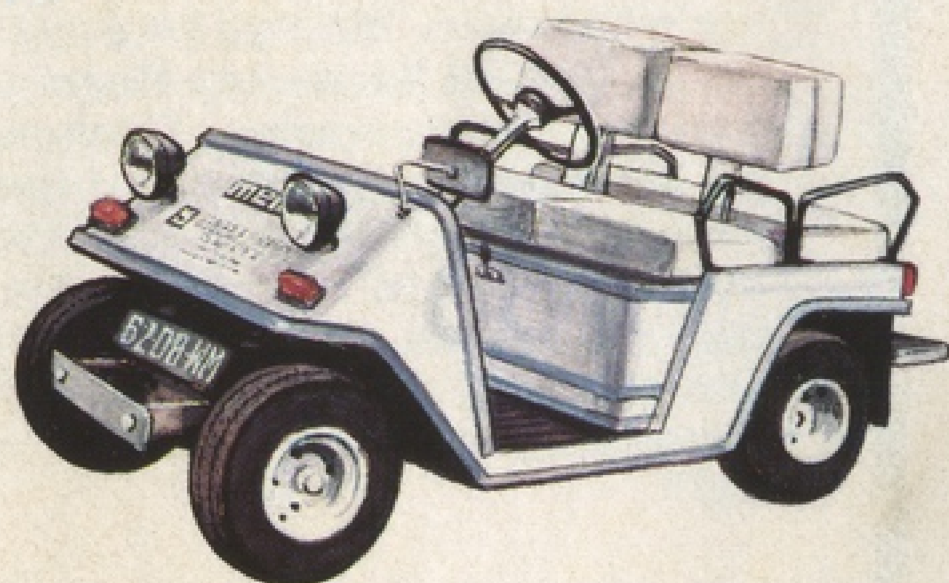
66





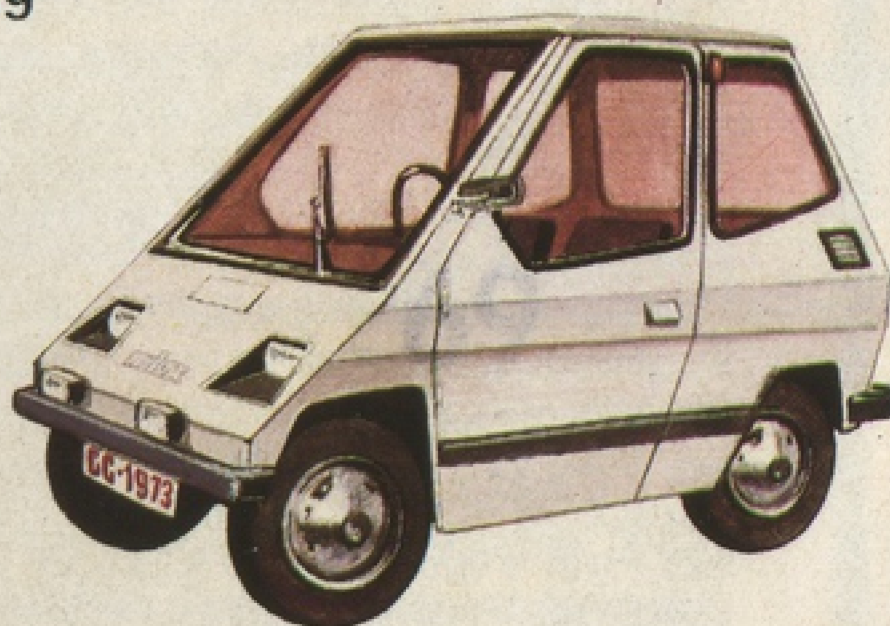
67

1976 r.
POLSKI FIAT ZASTAWA 110p. W kooperacji z jugosłowiańskimi zakładami „Crvena Zastava" w Kragujevcu, FSO na Żeraniu montuje samochód *Zastawa 110*. Jest to samochód z silnikiem 4-cylindrowym o pojemności skokowej 1116 cm^3 i mocy 55 KM przy 6000 obr./min. Fabryka jugosłowiańska montuje natomiast *Polskiego Fiata 125p* ze standardów eksportowanych do Jugosławii.



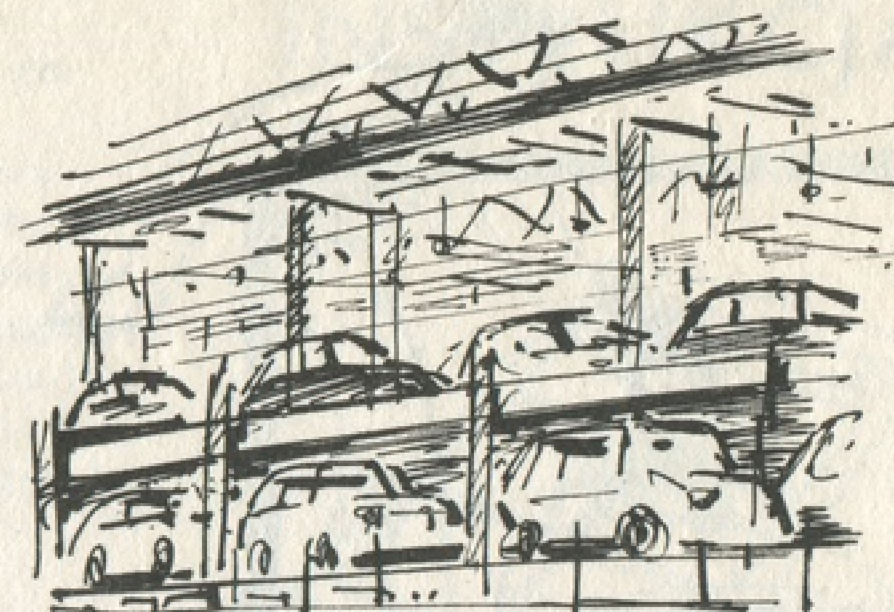
68

1975 r.
WSK MELEX – Wytwórnia Sprzętu Komunikacyjnego „Delta" w Mielcu produkuje mały samochodzik osobowy elektryczny w paru odmianach: trzykołowy, czterokołowy osobowo-towarowy oraz miejski samochód z zamkniętym nadwoziem. Pojazdy te są przeznaczone do różnych celów i zaopatrzone w silnik elektryczny o mocy 1,54 KM (2,1 KM). Zasięg 90 km bez ładowania akumulatorów.



69

1975 r.
WSK MELEX – miejski samochód z zamkniętym nadwoziem.



*nych w FSO **Polskich Fiatów** w stosunku do pierwotnych modeli. Został również opracowany następca **Polskiego Fiata 125p.** W roku 1977 opuściły zakłady na Żeraniu pierwsze egzemplarze tego już w pełni nowego samochodu polskiego nazwanego **Polonez.** Poza samochodami osobowymi budowane są również w FSO odmiany: combi, sanitarka, pick-up i inne.*

*Na włoskiej licencji, podobnie jak **Polski Fiat 125p,** rozpoczęto w roku 1973 masową produkcję samochodu popularnego **Polski Fiat 126p.** Samochód ten jest wytwarzany przez FSM w Bielsku-Białej i Tychach.*

W okresie powojennym mniej było koncepcji konstrukcyjnych nie zrealizowanych, takich, o jakich wspomniano omawiając lata międzywojenne, chociaż koncepcje tego typu rów-

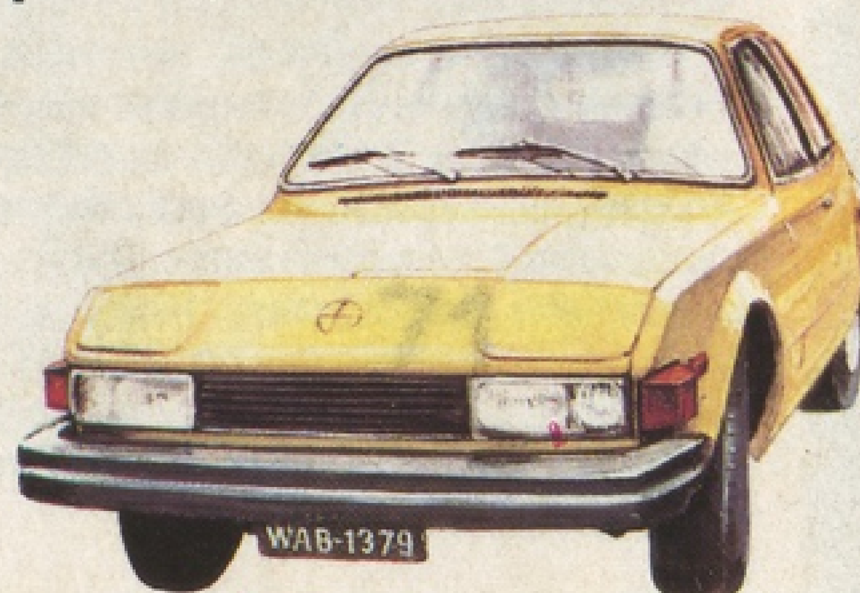


nież istniały, jak np.: **Cyklop, Fafik, Pionier, Smyk, Meduza** i niektóre tzw. samy, to znaczy prototypy budowane przez hobbistów bez dokumentacji i możliwości produkcyjnych. Są także produkowane w niewielkich ilościach samochodziki elektryczne **(Melexy)** oraz w pojedynczych egzemplarzach samochody wyścigowe **(Raki).**

Fabryka Samochodów Osobowych wyprodukowała ponad 1.000.000 samochodów osobowych. Produkcja roczna samochodów osobowych w Polsce wyniosła w 1976 roku około 240 tysięcy. Nasz park samochodów osobowych w połowie roku 1976 wynosił około 1,2 miliona pojazdów.



1972 r.
TARPAN 233 FSR – Fabryka Samochodów Rolniczych „Polmo" w Antoninku k/Poznania w 1972 roku zbudowała serię informacyjną samochodów osobowo-towarowych *Tarpan*. Dokumentację konstrukcyjną opracował Zespół Konstrukcyjny Zjednoczenia Przemysłu Motoryzacyjnego. Samochody te są produkowane w 3 odmianach: standard, kombi i pick-up.

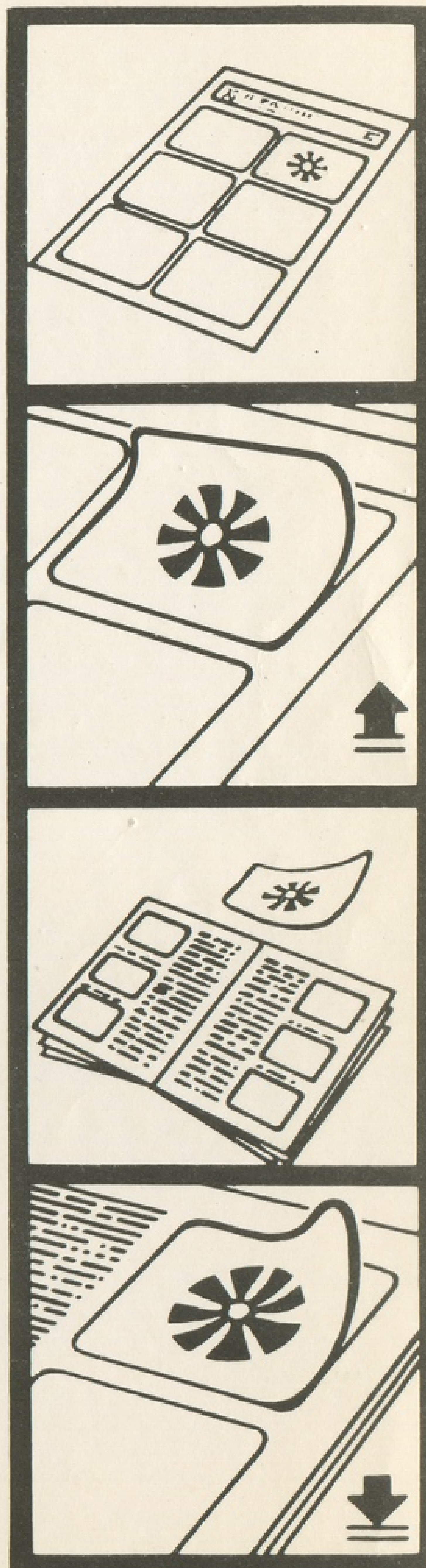


1977 r.
OGAR – Jest to samochód o charakterze sportowym, którego prototyp wykonał Ośrodek Badawczo-Rozwojowy Fabryki Samochodów Osobowych w Warszawie. Elementy podwozia oraz silnik pochodzą z samochodu *Polski Fiat model 125p*. Nadwozie jest zaprojektowane przez wymieniony Ośrodek jako praca studialna. FSO zaprezentowało ten model w roku 1977.



1977 r.
POLONEZ – Samochód, którego produkcję uruchomiła Fabryka Samochodów Osobowych w 1978 roku. Model ten został opracowany przez polskich konstruktorów we współpracy z włoskimi inżynierami z firmy FIAT. Samochód jest wyposażony w silnik 4-cylindrowy, 4-suwowy rzędowy, chłodzony cieczą. Pojemność skokowa 1481 cm^3 (lub 1295 cm^3), stopień sprężania 9, moc 55,9 kW = 75 KM (46,7 kW = 65 KM) przy 5200 obr./min. (5600 obr./min.). Prędkość maksymalna pojazdu 150 (140) km/h.

INSTRUKCJA



Aby zgromadzić pełny zestaw Ilustracji Samoprzylepnych z wybranej dziedziny - należy nabyć w punkcie sprzedaży RSW „PRASA-KSIĄŻKA-RUCH" odpowiedni zeszyt i sprzedawane oddzielnie arkusze Ilustracji Samoprzylepnych.
Każdy zeszyt oprócz tekstu informacyjnego, zawiera miejsca do wklejania Ilustracji Samoprzylepnych. Na każdym arkuszu IS znajduje się sześć odpowiednio naciętych obrazków, z których cztery dotyczą jednego wiodącego tematu, oznaczonego kolejnymi numerami, zaś dwa pozostałe zapoczątkowują nowe tematy równie interesujące. Wystarczy odkleić ilustrację samoprzylepną i umieścić ją w odpowiednim miejscu zeszytu, które oznaczone jest taką samą liczbą. Wypełniając w ten sposób cały zeszyt uzyskać można bogato ilustrowany, jednotematyczny album, mogący stać się podręczną encyklopedią.

Mamy nadzieję, że kolekcjonerzy z zadowoleniem przyjmą proponowaną przez Krajową Agencję Wydawniczą formę gromadzenia ciekawych a nierzadko unikalnych zbiorów. Przekonani, że nasza oferta zostanie życzliwie przyjęta, życzymy, aby znalazła ona miejsce w Waszej bibliotece jako źródło wiadomości z wybranej dziedziny.

* * *

Oto numeracja arkuszy Ilustracji Samoprzylepnych z tematami wiodącymi uzupełniona numerami arkuszy IS, na których znajdują się pozostałe ilustracje stanowiące całość zestawu tematycznego.

Gwiazdy muzyki rozrywkowej	**1 - 18**
Poczet królów polskich	**19 - 31 oraz 1 - 18**
Kontynenty - Afryka	**32 - 44 oraz 1 - 18**
Ptaki Polski	**45 - 55 oraz 19 - 44**
Samoloty, na których walczyli Polacy	**56 - 67 oraz 19 - 44 i 45 - 55**
Stare samochody	**68 - 79 oraz 32 - 55**
Od Aten do Moskwy	**80 - 91 oraz 56 - 79**
Zwierzęta polskich ZOO	**92 - 103 oraz 56 - 67 i 80 - 91**
Polska broń pancerna	**104 - 115 oraz 68 - 91**
Jachty żaglowe	**116 - 127 oraz 92 - 115**
Polskie samochody osobowe	**128 - 139 oraz 92 - 103 i 116 - 127**
Historia ubioru	**140 - 151 oraz 104 - 127**
Ptaki egzotyczne	**152 - 163 oraz 128 - 151**
Druga wojna światowa	**164 - 171 oraz 128 - 139 i 152 - 163**
Podbój głębin	**172 - 179 oraz 140 - 163**

Cena zł 45,–



KRAJOWA AGENCJA WYDAWNICZA